

N° 108

---

# SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat le 23 novembre 2017

## RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

*au nom de la commission des finances (1) sur le projet de loi de finances pour 2018, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,*

Par M. Albéric de MONTGOLFIER,  
Rapporteur général,  
Sénateur

TOME III

### LES MOYENS DES POLITIQUES PUBLIQUES ET LES DISPOSITIONS SPÉCIALES

(seconde partie de la loi de finances)

ANNEXE N° 28b

### SÉCURITÉS

(PROGRAMME 207 « SÉCURITÉ ET ÉDUCATION ROUTIÈRES »)

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

*Rapporteur spécial* : M. Jean-Marc GABOUTY

---

(1) Cette commission est composée de : M. Vincent Éblé, *président* ; M. Albéric de Montgolfier, *rapporteur général* ; MM. Éric Bocquet, Emmanuel Capus, Yvon Collin, Bernard Delcros, Mme Fabienne Keller, MM. Philippe Dominati, Charles Guené, Jean-François Husson, Georges Patient, Claude Raynal, *vice-présidents* ; M. Thierry Carcenac, Mme Nathalie Goulet, MM. Alain Joyandet, Marc Laménie, *secrétaires* ; MM. Philippe Adnot, Julien Bargeton, Arnaud Bazin, Yannick Botrel, Michel Canevet, Vincent Capo-Canellas, Philippe Dallier, Vincent Delahaye, Mme Frédérique Espagnac, MM. Rémi Féraud, Jean-Marc Gabouty, Jacques Genest, Alain Houpert, Éric Jeansannetas, Patrice Joly, Roger Karoutchi, Bernard Lalande, Nuihau Laurey, Mme Christine Lavarde, MM. Antoine Lefèvre, Dominique de Legge, Gérard Longuet, Victorin Lurel, Sébastien Meurant, Claude Nougein, Didier Rambaud, Jean-François Rapin, Jean-Claude Requier, Pascal Savoldelli, Mmes Sophie Taillé-Polian, Sylvie Vermeillet, M. Jean Pierre Vogel.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (15<sup>ème</sup> législ.) : 235, 264 *rect.*, 266 *rect.*, 273 à 278, 345 et T.A. 33

Sénat : 107 et 109 à 114 (2017-2018)



## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
<b>LES PRINCIPALES OBSERVATIONS DU RAPPORTEUR SPÉCIAL.....</b>	<b>7</b>
<b>I. OBSERVATIONS GÉNÉRALES SUR LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE ....</b>	<b>13</b>
<b>A. UNE MORTALITÉ ROUTIÈRE EN HAUSSE POUR LA TROISIÈME ANNÉE CONSÉCUTIVE : UNE PREMIÈRE DEPUIS 45 ANS .....</b>	<b>13</b>
1. <i>2013 demeure l'année où la mortalité routière a atteint son plus bas niveau .....</i>	<i>13</i>
2. <i>L'évolution du nombre d'accidents et de blessés à 30 jours demeure également     préoccupante .....</i>	<i>15</i>
3. <i>Les résultats des dix premiers mois de l'année 2017 laissent entrevoir une stabilisation     de la mortalité routière .....</i>	<i>18</i>
<b>B. DES DÉPENSES DE COMMUNICATION PLUS SINCÈRES.....</b>	<b>19</b>
1. <i>Les dépenses de communication font l'objet d'un effort de sincérité budgétaire .....</i>	<i>19</i>
2. <i>En 2017, une stratégie de communication centrée sur la lutte contre les différents     facteurs d'accidentalité et le concept d'« onde de choc » et qui vise à diversifier ses     supports .....</i>	<i>20</i>
3. <i>Des actions de communication prévues pour 2018 qui s'inscrivent dans la droite ligne     de celles menées en 2017 .....</i>	<i>21</i>
<b>C. LA RÉFORME DU PERMIS DE CONDUIRE CONTINUE DE PORTER SES FRUITS.....</b>	<b>22</b>
1. <i>Le délai d'attente moyen du passage du permis de conduire poursuit sa baisse... ..</i>	<i>22</i>
2. <i>... ainsi que le coût unitaire moyen du permis pour l'administration .....</i>	<i>22</i>
<b>II. OBSERVATIONS SUR LE PROGRAMME 207 « SÉCURITÉ ET ÉDUCATION ROUTIÈRES ».....</b>	<b>25</b>
<b>A. DES FRAIS D'ÉTUDE ET D'EXPERTISE STABILISÉS.....</b>	<b>27</b>
<b>B. LE REDRESSEMENT DES DÉPENSES DE COMMUNICATION SE POURSUIT MAIS NE COMPENSE TOUJOURS PAS LEUR CONTRACTION CES DERNIÈRES ANNÉES.....</b>	<b>27</b>
1. <i>Des dépenses de fonctionnement en légère hausse, principalement consacrées à l'examen     du permis de conduire.....</i>	<i>28</i>
2. <i>Des dépenses d'intervention axées sur le financement du « permis à un euro par jour »     et probablement sur-budgétées .....</i>	<i>28</i>
3. <i>Les dépenses d'investissement maîtrisées.....</i>	<i>31</i>
<b>III. OBSERVATIONS SUR LE COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE « CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS ».....</b>	<b>32</b>
<b>A. UNE ARCHITECTURE COMPLEXE, LÉGÈREMENT MODIFIÉE EN 2017.....</b>	<b>32</b>
1. <i>Des plafonds de recettes relevés, pour la deuxième année consécutive, par l'article 21 du     présent projet de loi de finances .....</i>	<i>33</i>
2. <i>Une structure inchangée en 2018.....</i>	<i>33</i>

---

B. DES RECETTES ISSUES DES AMENDES LÉGÈREMENT EN-DEÇÀ DU RECORD DE 2017 ET DONT LE CIRCUIT EST ENCORE COMPLIQUÉ PAR LA CRÉATION D'UN NOUVEAU FLUX .....	34
1. <i>Le produit des amendes de la circulation et du stationnement routiers : des recettes en voie de stabilisation dont seuls 73 % bénéficient au CAS .....</i>	34
2. <i>L'État, nouveau bénéficiaire des amendes forfaitaires « radars » .....</i>	36
C. DES DÉPENSES EN LÉGÈRE BAISSÉ, DANS LA CONTINUITÉ DE L'EXERCICE 2017, SOIT UN PEU PLUS D' 1,3 MILLIARD D'EUROS.....	37
D. LE PROGRAMME 751 BÉNÉFICIE DE LA PLUS FORTE HAUSSE DE CRÉDITS DU CAS, JUSTIFIÉE PAR LE DÉPLOIEMENT AMBITIEUX DE NOUVEAUX DISPOSITIFS DE CONTRÔLE AUTOMATISÉ .....	38
1. <i>La poursuite de la mise en œuvre de la stratégie « radars » arrêtée par le CISR du 2 octobre 2015 .....</i>	38
2. <i>Un parc en profonde mutation, destinée à renforcer l'imprévisibilité des contrôles .....</i>	40
3. <i>La baisse de la subvention accordée à l'ANTAI compensée par une augmentation de la dotation en fonds propres ne saurait occulter un fonds de roulement anormalement élevé .....</i>	44
E. LA POURSUITE DE L'AMÉLIORATION DU SNPC, FAISANT SUITE À L'ÉCHEC DE FAETON 2 .....	46
F. DES PROGRÈS ENFIN RÉALISÉS DANS LA DÉMATÉRIALISATION DE LA GESTION DU PERMIS À POINTS.....	48
1. <i>La notification des points de permis devrait engendrer un nombre de lettres et un coût record en 2018.....</i>	48
2. <i>La dématérialisation des envois : une innovation proposée depuis des années par la commission des finances du Sénat.....</i>	48
G. LA DIFFUSION DU PROCÈS-VERBAL ÉLECTRONIQUE (PVE) ACHEVÉE AU SEIN DES FORCES DE L'ORDRE DE L'ÉTAT, TOUJOURS EN COURS DANS LES COLLECTIVITÉS .....	49
1. <i>Un programme à la dotation inchangée en 2018 alors que les forces de l'ordre de l'État sont totalement équipées du PVe.....</i>	49
2. <i>Le PVe, un outil dont la diffusion au sein des collectivités territoriales est favorisée par l'existence d'un fonds d'amorçage .....</i>	50
3. <i>Un programme 753 dont l'existence interroge .....</i>	51
H. LES DÉPENSES EN FAVEUR DES COLLECTIVITÉS LOCALES EN FORTE BAISSÉ, CONSÉQUENCE DE LA DÉCENTRALISATION DU STATIONNEMENT PAYANT À PARTIR DE L'AN PROCHAIN... ..	51
1. <i>L'impact de la décentralisation du stationnement payant devrait être compensé par un système prévu par la loi de finances pour 2016.....</i>	52
2. <i>L'utilisation des amendes de la circulation par les collectivités territoriales, exposée dans un nouveau « jaune budgétaire », fait l'objet d'un effort de transparence appréciable .....</i>	54
I. ... DONT L'ÉTAT NE DEVRAIT PAS PÂTIR, BIEN AU CONTRAIRE .....	56
<b>IV. LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE .....</b>	<b>57</b>

---

<b>EXAMEN DES ARTICLES RATTACHÉS .....</b>	<b>59</b>
• <b>ARTICLE 67 Prorogation d'un an du fonds d'amorçage en faveur des communes ou de leurs groupements faisant l'acquisition d'équipements nécessaires au procès-verbal électronique (« PVe ») .....</b>	<b>59</b>
• <b>ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 67 Plafonnement de la compensation, pour l'État, de la perte de recettes liée à la décentralisation du stationnement payant en 2018.....</b>	<b>61</b>
<b>AMENDEMENTS PROPOSÉS PAR VOTRE COMMISSION DES FINANCES.....</b>	<b>63</b>
<b>EXAMEN EN COMMISSION.....</b>	<b>69</b>
<b>LISTE DES PERSONNES ENTENDUES .....</b>	<b>85</b>
<b>ANNEXES .....</b>	<b>87</b>
1. <i>Les crédits du CAS affectés à l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF).....</i>	<i>87</i>
2. <i>La répartition consolidée du produit des amendes de la police de la circulation et du stationnement.....</i>	<i>89</i>



## LES PRINCIPALES OBSERVATIONS DU RAPPORTEUR SPÉCIAL

### **1) Les courbes de l'accidentalité et de la mortalité routières ne s'inversent pas.**

Certes l'augmentation du nombre de tués et d'accidents tend à décélérer en 2015 et 2016, mais la « reprise en main » de 2015 n'a pas encore permis d'inverser la courbe de l'accidentalité. Dans ces conditions, il est permis de douter que l'objectif de réduire à moins de 2 000 le nombre de personnes tuées en 2020, puisse être atteint.

**En effet, après douze années de baisse, la France a vu, depuis 2014, le nombre de morts sur les routes repartir à la hausse.** La situation a continué de se dégrader en 2016 (3 655 tués en France métropolitaine et dans les départements d'outre-mer (DOM), soit 39 décès de plus par rapport à 2015) : **pour la première fois depuis 45 ans, la France a connu trois années consécutives de hausse de la mortalité routière.**

**Pour l'année 2017, le bilan provisoire de l'insécurité routière pour la France métropolitaine, sur les neuf premiers mois, s'élève à 2 563 personnes tuées, soit une hausse de + 0,2 % - soit 5 tués de plus - par rapport à la même période en 2016.**

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

De même, le nombre de blessés hospitalisés, après avoir reflué jusqu'à 26 895 en 2013, a augmenté ces trois dernières années pour atteindre 28 376 en 2016 (soit une augmentation de 5,5 % par rapport à 2013). En outre, le nombre d'accidents qui, en 2013, était parvenu à son niveau le plus bas (58 397), s'avère en 2016 toujours supérieur (59 432, soit 1,77 % de plus).

Certes, il importe de relativiser cette dégradation de l'accidentalité et de la mortalité routières dans le temps et l'espace. D'une part, il faut souligner qu'elles ont considérablement régressé depuis les années 1970 et que plus elles se réduisent, plus il devient ardu de les réduire encore. En 1972, on déplorait en effet plus de 18 000 décès et plus de 386 000 blessés sur nos routes – soit respectivement 5 et 13 fois plus qu'en 2016. D'autre part, la remontée de l'accidentalité routière est un phénomène observé dans quasiment tous les pays européens depuis 2014 et n'est donc pas spécifique à la France<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Il convient cependant d'observer que selon les chiffres recueillis pour l'année 2016, 18 des 28 États membres ont vu leur mortalité baisser, la France – bien que cette hausse soit faible – appartenant au groupe des 10 pays où elle a augmenté.

Toutefois, si l'on rapporte la mortalité routière au nombre de kilomètres parcourus par les véhicules dans chaque État membre, la France se situe cette fois-ci en-deçà de la moyenne de l'Union européenne. En 2014, la France comptait en effet 6 tués par milliard de kilomètres parcourus alors que cette moyenne se situe à 5. Plusieurs des voisins de la France - l'Allemagne, l'Espagne, le Royaume-Uni et la Suisse - affichent des résultats inférieurs à cette moyenne, tandis que la Suède, la Norvège et Malte affichent les meilleures performances du continent avec 3 tués par milliard de kilomètres parcourus.

2) La **politique du nouveau gouvernement pour lutter contre l'insécurité routière s'inscrit dans la droite ligne du plan arrêté par le Gouvernement Valls en 2015** (poursuite de la stratégie de déploiement de nouveaux radars, augmentation de la part des équipements mobiles et déplaçables et multiplication des itinéraires sécurisés afin de renforcer l'imprévisibilité des contrôles) auquel seraient toutefois apportées quelques inflexions. **Un nouveau comité interministériel de la sécurité routière (CISR) devrait se tenir avant la fin 2017**, ce qui mérite d'être salué dans la mesure où depuis 2011 seuls deux comités ont été réunis. Les orientations qu'il donnera sont en cours de définition et de validation au niveau interministériel.

3) Les dépenses de **communication, supportées par les programmes 207 de la mission « Sécurités » et 751 le CAS « Radars »** et font l'objet d'un **effort de sincérité budgétaire**. Sous-budgétées depuis 2014, elles sont portées à 16 millions d'euros en 2018.

Cette augmentation doit s'accompagner d'une rigoureuse évaluation de leur efficacité, notamment concernant la lutte contre l'alcool au volant, dont l'évaluation a été critiquée par la Cour des comptes dans un récent rapport.

#### **Sur le programme 207 « Sécurité et éducation routières »**

4) Les **crédits inscrits sur le programme 207 « Sécurité et éducation routières »** de la mission « Sécurités » **sont en légère hausse : ils augmentent de + 2,3 % par rapport à 2017 pour s'établir à 39,94 millions d'euros.**

5) Le **ralentissement de l'opération « permis à un euro par jour », observé l'an passé, semble se confirmer.**

99 470 nouveaux prêts ont été souscrits sur les douze derniers mois, un résultat nettement inférieur à l'estimation de 186 500 prêts sur laquelle était fondé le budget 2017. **Le montant total des intérêts payés par l'État aux établissements de crédit s'élève à 54,74 millions d'euros tandis que la charge financière de l'État au titre du « permis à un euro par jour » est en baisse de 17 % en 2018** (4,98 millions d'euros en AE et en CP), cette baisse étant principalement expliquée par la baisse des taux d'intérêt et le nombre de prêts souscrits, inférieur à l'objectif fixé.

6) La **réforme du permis de conduire, initiée en 2015, continue de porter ses fruits** : le délai d'attente moyen aux examens est encore réduit de 6 jours cette année passant de 63 jours en 2016 à 57 jours en 2017, ce qui permet d'espérer d'atteindre l'objectif de 45 jours inscrit dans la loi. De même, la réduction du coût unitaire d'obtention du permis de conduire pour l'administration se poursuit (59,50 euros en 2017 contre 61,30 euros en 2016).

**Sur le compte d'affectation spéciale  
« Contrôle de la circulation et du stationnement routiers »**

7) Après avoir été estimé à un niveau record dans le précédent projet loi de finances, le **produit total des amendes** de la circulation et du stationnement est évalué à un niveau légèrement inférieur - **1,833 milliard d'euros** (- 0,87 % par rapport à 2017) - auquel contribue fortement le dynamisme des amendes forfaitaires radars. Sur cette somme, **1,337 milliard d'euros sont inscrits en dépenses sur le « CAS Radars »** (- 3,6 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2017).

Trois facteurs sont avancés pour justifier cette tendance :

*« - une augmentation des recettes d'amendes forfaitaires issues du contrôle automatisé à hauteur de + 10 %. Cette évolution est liée à l'augmentation du parc radars ainsi qu'au déploiement de nouveaux dispositifs de contrôle plus performants ;*

*- une forte diminution (- 28 %) des recettes d'amendes forfaitaires hors contrôle automatisé qui s'explique par la mise en œuvre de la décentralisation du stationnement payant ;*

*- une augmentation des amendes forfaitaires majorées (+ 15 %), qui s'explique par la forte augmentation des avis de contravention issues du contrôle automatisé et du procès-verbal électronique en 2017. »*

**8) L'architecture du CAS, déjà complexe, est encore compliquée.** L'enveloppe de 170 millions d'euros, issue du contrôle sanction automatisé qui jusqu'à l'an dernier, bénéficiait exclusivement aux collectivités locales, est désormais répartie entre ces collectivités - à hauteur de 75 millions d'euros transférés au programme 754 - et à l'État - pour 95 millions d'euros, qui sont versées au programme 755 - Désendettement de l'État. En outre, et comme l'a souligné la Cour des comptes dans sa dernière note d'exécution budgétaire, **le CAS ne répond toujours pas au principe de spécialité** défini à l'article 21 de la LOLF.

**Le programme 751**

9) Le programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière » - qui représente environ le **quart des dépenses du CAS** et couvre les **coûts relatifs au développement et au maintien en condition opérationnelle des radars** et une partie de la **subvention à l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions** (ANTAI) voit son budget augmenter de 23,6 %.

Les moyens dévolus à trois premières actions (276,25 millions d'euros) sont en hausse de plus de 25 % **en 2018 - soit 55,85 millions** - afin de financer l'extension du parc de dispositifs de contrôle automatisé. **Le nombre d'équipements progressera de 238 unités** (4 700 au 31 décembre 2018 au lieu de 4 462 au 31 décembre 2017) **et 100 nouveaux parcours sécurisés** seront créés.

Ces dépenses s'inscrivent dans le cadre du plan d'action décidé lors du **comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 2 octobre 2015** et destiné à remédier à la dégradation de la sécurité routière.

10) Afin de couvrir ce besoin de financement, l'**article 21** du projet de loi de finances augmente **le plafond de recettes de la première section** du compte d'affectation spéciale (CAS), ainsi que **le plafond des recettes** issues des amendes forfaitaires radars **affectées au CAS**.

11) L'agence nationale de traitement automatique des infractions (ANTAI) bénéficie d'un budget stable par rapport à 2017.

L'action 02 « Centre national de traitement » du programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière », qui porte principalement la subvention pour charges de service public accordée à l'ANTAI, est dotée en 2018 de 67 millions d'euros, contre 70 millions d'euros en 2017, soit une baisse de 4,3 %. L'enveloppe globale allouée à l'ANTAI sera donc complétée par une **dotation en fonds propres** s'élevant à 15 millions d'euros, dont la **contribution** au budget de l'établissement **augmente nettement** (13,8 % contre 11,1 % en 2017).

Le **fonds de roulement** de l'ANTAI demeure à un niveau élevé - 37,8 millions d'euros au 31 décembre 2016 - supérieur à celui qui avait été recommandé.

Dans son rapport de 2013, mon prédécesseur indiquait déjà que l'ANTAI disposait alors de 16,7 millions euros de fonds de roulement, alors que son niveau optimal était estimé à 14,5 millions, soit « *40-45 jours de dépenses de fonctionnement* ». Il concluait que le « confort » budgétaire de l'ANTAI « *[devait] donc amener à une vigilance accrue en matière de gestion des deniers publics afin de minimiser le ratio dépenses de l'Agence/ produit des amendes.* »

Bien qu'en 2016, le pilotage et les **capacités techniques** de l'agence aient été nettement **renforcés** et qu'un **nouveau contrat d'objectifs** ait été signé entre l'ANTAI et l'État couvrant la période **2016-2019**, **l'évolution de ce fonds de roulement, censé financer un décalage de trésorerie, appelle à la plus grande vigilance. Votre rapporteur propose un amendement destiné à réduire le budget alloué à l'ANTAI.**

**12) S'agissant de la gestion du permis à points** dont mon prédécesseur a souvent déploré le recours systématique à l'envoi de lettres pour informer le conducteur du retrait ou de la restitution de points, il est à noter que **pour la première fois, 10 % des crédits sont prévus pour la communication de ces informations par voie dématérialisée.**

Si cet effort mérite d'être salué, il doit être soutenu ces prochaines années, dans la mesure où le nombre de lettres atteint un nouveau record. En 2018, il est en effet prévu que plus de **22 millions de lettres** soient adressées aux automobilistes dans le cadre de la gestion du permis à points, pour une dépense estimée à **17,5 millions d'euros**.

### Le programme 753 « PVé »

13) Le **procès-verbal électronique (PVé)**, qui remplace le carnet à souches pour la constatation des infractions de la circulation et du stationnement routiers, après avoir été complètement déployé dans les forces de l'ordre au sein de l'État, poursuit sa diffusion au sein des collectivités territoriales. Fin 2016, 3 164 communes avaient intégré le PVé soit une hausse de 22,4 % par rapport à 2015) parmi lesquelles l'ensemble des villes de plus de 100 000 habitants (incluant Paris) et 95 % des villes de 50 000 à 100 000 habitants.

Ce déploiement a été facilité par le **fonds d'amorçage** mis en place par l'État pour inciter les collectivités territoriales à se doter d'une solution de verbalisation électronique et permettant le remboursement des équipements de verbalisation dans la limite de 50 % de leur coût et à hauteur de 50 euros par équipement. La **prorogation de ce fonds** a fait l'objet d'un amendement devenu l'**article additionnel 67** au projet de loi de finances, adopté par l'Assemblée nationale.

Le PVé **représente une dotation de 26,2 millions d'euros en 2018**, soit un montant inchangé par rapport aux crédits demandés dans la loi de finances initiale pour 2017.

### Le programme 754 et le versement à l'AFITF

14) **L'information du Parlement sur l'utilisation des recettes versées à l'agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF) et aux collectivités territoriales a été considérablement améliorée**, conformément à ce qui avait été décidé lors dernier comité interministériel de la sécurité routière (CISR).

Pour la première fois, un « **jaune budgétaire** », prévu par l'article 160 de la loi de finances pour 2017, sur l'« *utilisation par l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) et par les collectivités territoriales du produit des recettes qui leur est versé par le compte d'affectation spéciale* », a été annexé au projet de loi de finances.

En effet, jusqu'à l'an dernier, aucune information n'était transmise au Parlement sur l'utilisation du produit des amendes de police par les collectivités territoriales et l'AFITF.

Selon ce rapport annexé au projet de loi de finances, **la quasi-totalité des « amendes radars »** - incluant les amendes forfaitaires et les amendes majorées - (91,8 %, soit 845,2 millions d'euros) **a bien été consacrée à la lutte contre l'insécurité routière, notamment à travers l'amélioration du réseau routier, contre 8,2 % (75,1 millions d'euros) affectés au désendettement de l'État.**

15) **Le montant affecté au programme 754 « Collectivités territoriales » est en forte baisse de 22,3 % par rapport à 2017**, justifiée par la réduction du produit des amendes « hors radars », **conséquence de la dépenalisation du stationnement payant**. Cette réforme, prévue par l'article 63 de la loi « MAPTAM » et qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2018, permettra aux communes et à leurs groupements de fixer le montant du nouveau **forfait post-stationnement (FPS)** et de recueillir son produit.

16) En revanche, **la dotation du programme « Désendettement de l'État », en progression de 10,9 %**, n'est pas affectée par la décentralisation du stationnement payant. En effet la réduction du produit des amendes forfaitaires hors contrôle automatisé - dont font partie les amendes de stationnement et qui l'alimentaient exclusivement jusqu'à l'an passé - est largement compensée par une fraction du produit des amendes forfaitaires perçues par la voie des systèmes de contrôle automatisé.

*Au 10 octobre 2017, date limite fixée par la loi organique relative aux lois de finances, 95,6 % des réponses au questionnaire budgétaire étaient parvenues à votre rapporteur spécial.*

---

## I. OBSERVATIONS GÉNÉRALES SUR LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

### A. UNE MORTALITÉ ROUTIÈRE EN HAUSSE POUR LA TROISIÈME ANNÉE CONSÉCUTIVE : UNE PREMIÈRE DEPUIS 45 ANS

Même si la hausse de la mortalité tend à décélérer en 2016, la politique de sécurité routière affiche des résultats préoccupants en matière de mortalité qui font douter de l'efficacité de notre politique de sécurité routière.

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

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

Or, depuis 2014, la mortalité ne cesse d'augmenter, une nouvelle hausse du nombre de tués sur les routes (+ 1,7 %, soit 3 655 décès et 39 de plus par rapport à 2015) a été enregistrée en 2016, pour la troisième année consécutive.

Dans les départements d'outre-mer, après avoir décliné en 2015, le nombre de tués<sup>1</sup> a de nouveau augmenté l'an dernier (178 décès, soit 23 de plus qu'en 2015), et s'avère désormais 20 % plus élevé que son niveau le plus bas, atteint en 2011 (148 tués).

Dans l'Hexagone, en revanche, le nombre de morts augmente pour la troisième année de suite (+ 16 tués, soit 0,5 % de plus par rapport à 2016).

Enfin les collectivités et pays d'outre-mer n'échappent pas à cette évolution à la hausse : la mortalité, qui s'élève à 83 tués, a augmenté de 17 % en 2016 par rapport à 2015.

Il est à noter qu'en 2015, selon le document de politique transversale (DPT) « Sécurité routière », le nombre de tués augmente aussi bien en zone « Gendarmerie » (2 713 morts en 2016 contre 2 623 en 2015) qu'en zone « Police » (1 014 tués en 2016 contre 988).

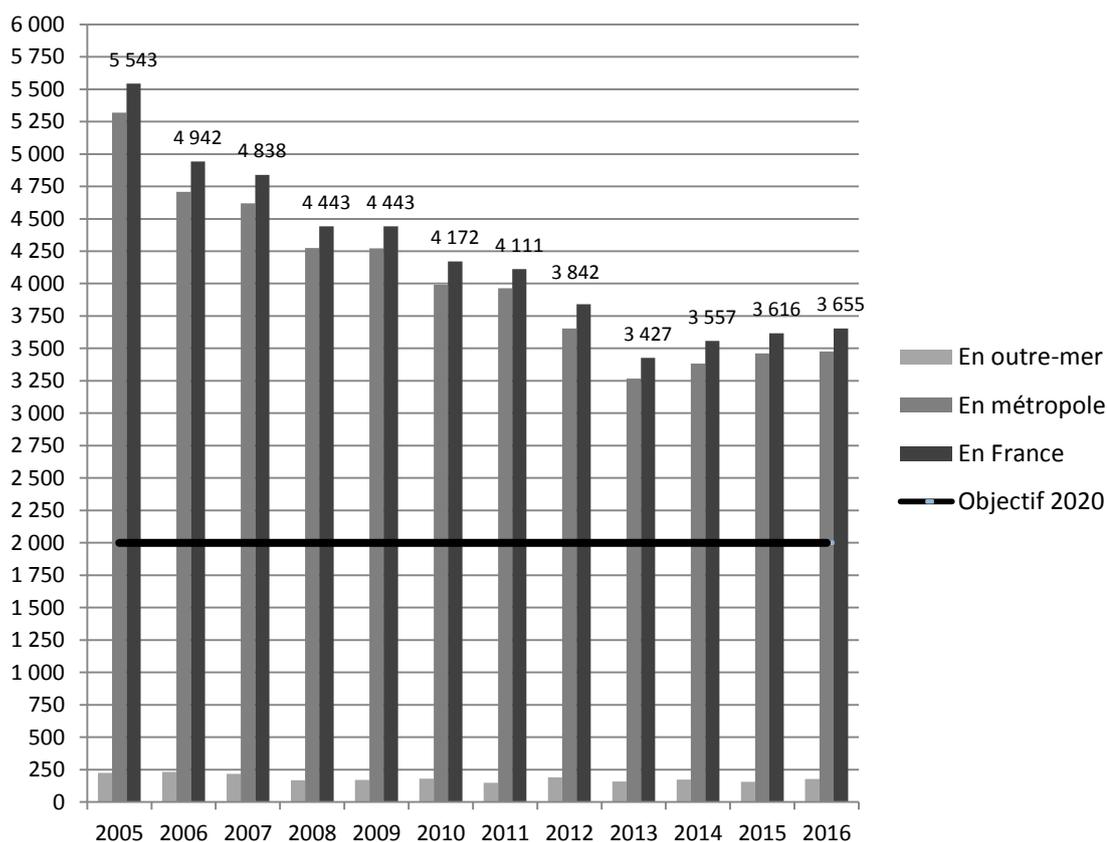
Selon les données provisoires recueillies en 2016, ces résultats situent la France (métropole et DOM) au quatorzième rang de l'Union européenne : 54 personnes ont en effet été tuées par million d'habitants, 54 en métropole

---

<sup>1</sup> Le nombre annuel de tués est le premier indicateur de performances (1.1) de l'objectif n° 1 « Mobiliser l'ensemble de la société sur la sécurité routière pour réduire le nombre d'accidents et de tués sur la route » du programme 207 « Sécurité et éducation routières » et du document de politique transversale (DPT) « Sécurité routière » du projet de loi de finances pour 2018.

et 81 dans les départements d'outre-mer alors que la **moyenne de l'UE se situe à 50**. En métropole, sur la période 2012-2016, 32 départements – soit environ le tiers – sont en-dessous de la moyenne nationale.

### Évolution du nombre de tués à 30 jours en France de 2005 à 2016



Source : bilan de l'Observatoire interministériel de la sécurité routière (ONISR)

Si l'on rapporte la mortalité routière au nombre de kilomètres parcourus par les véhicules dans chaque État membre, la France se situe cette fois-ci en-deçà de la moyenne de l'Union européenne. En 2014, la France comptait en effet 6 tués par milliard de kilomètres parcourus alors que cette moyenne se situe à 5. Plusieurs des voisins de la France – l'Allemagne, l'Espagne, le Royaume-Uni et la Suisse – affichent des résultats inférieurs à cette moyenne, tandis que la Suède, la Norvège et Malte affichent les meilleures performances du continent avec 3 tués par milliard de kilomètres parcourus<sup>1</sup>.

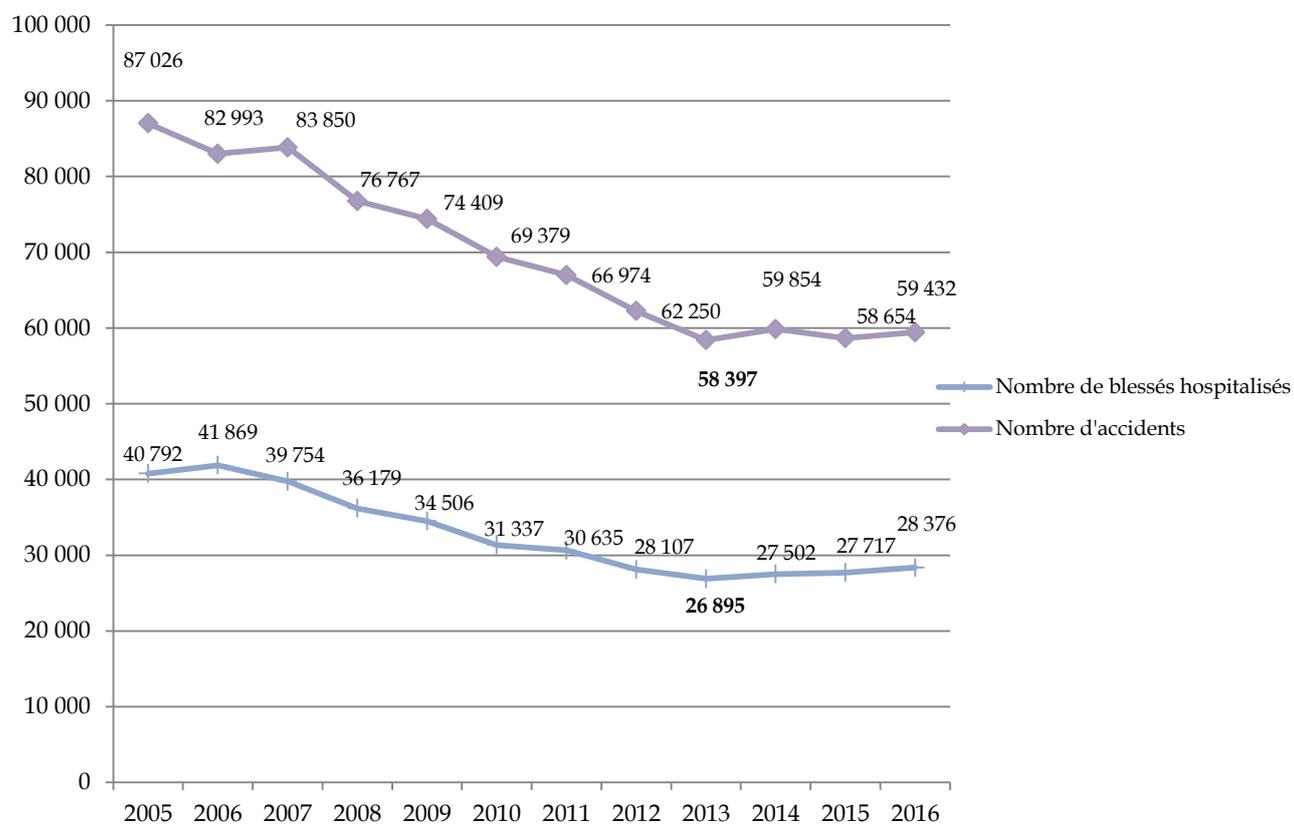
<sup>1</sup> Source : IRTAD, FIT, ONISR, ministères nationaux des transports, estimations et traitements URF.

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

Ce constat concerne également le **nombre d'accidents** qui, en 2015 – et contrairement à la mortalité – avait nettement reflué : en 2016, cet indicateur **repart à la hausse** (59 432 accidents en France métropolitaine et dans les DOM, soit + 1,3 % par rapport à 2015) et s'avère désormais supérieur de 1,8 % au plancher atteint en 2013 (58 397).

De même, le **nombre de blessés hospitalisés**, après avoir reflué jusqu'à 26 895 en 2013, a **augmenté ces trois dernières années** pour atteindre, en métropole et dans les DOM, 28 376 en 2016 (soit une augmentation de 5,5 % par rapport à 2013). Il convient d'observer que dans les départements d'outre-mer, le nombre de blessés hospitalisés a, pour la seconde année consécutive, de nouveau dépassé le seuil de 1 000 (1 189) qu'il n'avait pas franchi depuis 2009 (1 183).

**Évolution du nombre d'accidents routiers et de blessés en France métropolitaine et dans les DOM de 2005 à 2016**



Source : bilans de l'ONISR

### Répartition de la mortalité routière

- Selon la catégorie d'usagers

En 2016, en métropole, 1 760 usagers de **véhicules de tourisme** ont été tués. Bien que leur nombre ait régressé de 2 % par rapport à 2015, ils représentent – comme l'année précédente – **plus de la moitié (50,6 %) de la mortalité routière**. Ils demeurent cependant la catégorie – après celle des cyclomoteuristes – dont la mortalité a le plus baissé depuis 2010 (- 16,9 %).

De même, si **le nombre d'usagers de deux-roues motorisés tués** sur la route diminue de 4,6 % par rapport à 2015, cette catégorie représente **plus de 21 %<sup>1</sup> des décès** avec 613 motocyclistes et 121 cyclomoteuristes tués en 2016. Les motocyclistes est l'une des catégories d'usagers dont la mortalité a stagné en 2016 (613 tués contre 614 en 2015). Depuis 2010, la diminution de sa mortalité se situe désormais au même niveau que celle de l'ensemble des usagers (- 12,9 %). Quant à la mortalité des cyclomoteuristes – 121 morts en 2016 – elle connaît une forte baisse (- 24 tués, soit une baisse de 21,9 % par rapport à 2015), cette catégorie ayant connu la plus forte régression de la mortalité depuis 2010 (- 51,2 % en 6 ans).

**Piétons et cyclistes constituent 21 %<sup>2</sup> de la mortalité 2016** avec respectivement 569 et 162 personnes tuées, en nette hausse par rapport à 2015 (+ 19,4 % et + 8,7 %). Ces deux catégories d'usagers constituent désormais, avec les transports en commun, les trois seules dont la mortalité s'est accrue entre 2010 et 2016 (+ 15,3 % pour les piétons, + 10,2 % pour les cyclistes.).

La mortalité des usagers de véhicules utilitaires légers (130 personnes tuées, soit 4 % du total) est en augmentation par rapport à 2015 (+ 8,3 %).

Enfin la catégorie des **transports en commun** est marquée par une **forte baisse** de la mortalité (12 morts, soit - 72,1 % par rapport à 2015), le bilan de l'année précédente ayant été fortement alourdi l'accident de Puisseguin, en Gironde, où 43 passagers d'un autocar avaient perdu la vie.

Enfin, 55 personnes – soit une de moins qu'en 2015 – ont été tuées à bord d'un poids lourds.

- Selon les classes d'âge

**La catégorie des 18-24 ans est la plus affectée par les accidents de la route, en nombre de personnes tuées et de blessées et hospitalisées.**

**Comme en 2014 et 2015, la majorité des classes d'âge connaissent une augmentation de leur mortalité.**

Les classes d'âge les plus âgées (35-49 ans, 50-64 ans, 65-74 ans, 75 ans et plus) ont vu en 2016 leur mortalité augmenter (respectivement de 39, 12, 3 et 9 %), tandis que les classes les plus jeunes, à l'exception des 0 à 14 ans (+ 7 %), observent une décroissance, particulièrement marquée pour les 25 à 34 ans (- 28 %).

En outre, il est à noter que **depuis 2010, les trois classes d'âges les plus âgées enregistrent, depuis 2016, un accroissement de la mortalité**, qui culmine pour la tranche de 65 à 74 ans (+ 21 %).

Sur la même période 2010-2016, la baisse la plus forte concerne les 15 à 17 ans (- 40 %) tandis qu'elle est la plus faible chez les 0 à 14 ans (- 17 %) et les 25 à 34 ans (- 18 %).

<sup>1</sup> Cette proportion augmente à 36 % dans les DOM.

<sup>2</sup> Cette proportion augmente à 31 % dans les DOM.

Rapportés à leur population, les jeunes de 18 à 24 ans restent les plus touchés en 2016 : 108 jeunes tués pour un million d'habitants. En comparaison, la proportion chez les enfants (0 à 14 ans) est de 9 tués pour un million d'habitants, et constitue le ratio le plus faible.

De même, les plus de 75 ans connaissent une mortalité nettement plus élevée (95 tués par million d'habitants) que la moyenne nationale (54 tués par million d'habitants).

- **Selon les réseaux routiers**

**63 % des personnes tuées le sont sur des routes hors agglomération**, 8 % sur autoroute et 29 % en agglomération, soit une répartition quasiment identique à 2015.

Après avoir considérablement augmenté en 2015 (+ 23 % par rapport à 2014 contre 0,7 % sur les autres réseaux), **la mortalité sur les autoroutes a réduit de 9,4 % en 2016**. Cette évolution est d'autant plus remarquable que la mortalité a progressé en moyenne de 0,5 % sur l'ensemble des réseaux, et de plus de 3 % en agglomération.

En revanche, par rapport à 2010, le nombre de décès a été réduit de 10,1 % en agglomération et de 17 % sur les routes hors agglomération, alors qu'il a augmenté de 13 % sur les autoroutes.

- **Selon les régions**

L'**évolution** de la mortalité s'avère **contrastée selon les régions** : elle régresse nettement, entre 2015 et 2016, en Nouvelle-Aquitaine et en Ile-de-France, et dans une moindre mesure en Centre-Val de Loire, Occitanie et Corse.

A l'inverse, les régions Bretagne et Bourgogne-Franche-Comté connaissent une forte hausse de leur mortalité pendant la même période.

Par rapport à 2010, la région des Hauts-de-France est la seule à connaître une augmentation du nombre de décès supérieure à 5 %.

Sur la période 2012-2016, la mortalité en région métropolitaine, par million d'habitants et par an, varie de **26 pour l'Île-de-France**, puis 49 pour les Hauts-de-France, à 73 pour l'Occitanie et la Bourgogne-Franche-Comté et **99 pour la Corse**.

Au cours de la même période, 4 nouvelles régions sur 13 ont un taux inférieur à la moyenne nationale de 53, toutes situées dans la moitié nord du pays.

Entre 2010 et 2016, l'ensemble des nouvelles régions connaissent une baisse de la mortalité, à l'exception des Hauts-de-France (+ 9 %), la réduction la plus forte étant observée dans le Centre-Val de Loire (- 28 %).

- **Selon les facteurs comportementaux**

La **vitesse excessive ou inadaptée** demeure **la cause principale de près de 31 % des accidents mortels** selon les forces de l'ordre. Elle est particulièrement meurtrière pour les classes d'âge des 18-24 ans (45 %) et des 25-34 ans (43 %).

Parmi les conduites addictives, **l'alcool** serait la cause principale de près de **19 %** des accidents mortels pour lesquels ces éléments sont renseignés : 29 % des décès interviennent alors qu'au moins un des conducteurs impliqués avait un taux d'alcool dépassant 0,5 g/l de sang. Enfin, l'alcoolémie affecte enfin particulièrement les mêmes classes d'âge que la vitesse, mais l'ordre est inversé : les 25-34 ans (26 %) puis les 18-24 ans (24 %).

Les **stupéfiants** seraient la cause principale de plus de 9 % des accidents mortels, mais 22 % des décès routiers interviennent lors d'un accident impliquant au moins un conducteur testé positif aux stupéfiants.

Le **refus de priorité** serait la cause principale d'au moins **13 %** des accidents mortels, l'« **inattention ou téléphone** », de 7 %.

Enfin, le **non-port de la ceinture** est **encore fréquent** : le fichier BAAC enregistre 354 conducteurs ou passagers tués en 2016 qui n'étaient pas ou mal ceinturés (20 % des usagers tués des véhicules avec le critère « ceinture » renseigné).

- **Selon le sexe**

En 2016, **trois fois plus d'hommes (2 639) que de femmes (838) sont décédées**. Les tranches d'âges des 15-29 ans, 30-44 ans et 44-59 ans concentrent 81 % de la mortalité masculine. Toutefois la mortalité masculine des autres classes d'âge demeure également bien supérieure à celle des femmes, alors que la part de ces dernières dans la population augmente.

Les **hommes tués sont à 76 % des conducteurs**, à 13 % des piétons et à 11 % des passagers. Cette répartition est très différente de celle observée chez **les femmes tuées dont 45 % sont des conductrices**, 31 % des passagères et 24 % des piétonnes. Enfin 82 % des auteurs présumés d'accidents mortels (APAM) sont des hommes.

**La vitesse et l'alcool sont des facteurs plutôt masculins** (34 % de facteur « vitesse excessive ou inadaptée » et 23 % de facteur « alcool » chez les hommes APAM) alors que chez les femmes, le facteur « vitesse excessive ou inadaptée » figure dans 22 % des accidents, devant le refus de priorité (19 %) et l'inattention (11 %). En outre, les dépassements dangereux sont plus signalés chez les hommes (4 % contre 2 % chez les femmes).

*Source : réponse au questionnaire budgétaire*

### **3. Les résultats des dix premiers mois de l'année 2017 laissent entrevoir une stabilisation de la mortalité routière**

Pour l'année 2017, le bilan provisoire de l'insécurité routière en France métropolitaine, sur les neuf premiers mois, s'élève à 2 563 personnes tuées, soit une baisse 0,2 % - 4 tués de moins - par rapport à la même période en 2016. Au cours des trois derniers mois (juillet, août, septembre) la mortalité n'a cessé de baisser, tandis qu'en octobre, 315 personnes ont perdu la vie, soit un résultat stable par rapport à octobre 2016.

---

Si ces chiffres laissent espérer une stabilisation du nombre de tués cette année, **l'objectif fixé par le Gouvernement Valls de réduire à moins de 2 000 le nombre de personnes tuées sur les routes en 2020 semble difficilement atteignable.**

Par ailleurs, cette amélioration ne doit pas occulter l'évolution des autres indicateurs qui connaissent des hausses plus ou moins marquées. Ainsi le nombre de blessés hospitalisés pendant les trois premiers trimestres 2017 est supérieur de 568 (+ 2,8 %) à celui enregistré les trois premiers trimestres 2016, tandis que le nombre d'accidents croît de 3,8 % (43 578 contre 41 570).

## **B. DES DÉPENSES DE COMMUNICATION PLUS SINCÈRES**

### **1. Les dépenses de communication font l'objet d'un effort de sincérité budgétaire**

Depuis 2014, les dépenses de communication sont relativement stables, elles oscillent entre 18 et 20 millions d'euros selon les années, malgré une budgétisation nettement inférieure. Ainsi en 2017 seuls 9,84 millions d'euros étaient budgétés à ce titre (3 millions sur le programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routières » du CAS « Radars » et 6,84 millions sur le programme 207 « Sécurité et éducation routières » de la mission « Sécurités »), alors que la dépense prévisionnelle est de 18,5 millions d'euros.

Ces dépenses font l'objet d'un **effort de sincérité budgétaire** : en tout, 16 millions sont budgétés au titre de la communication dans le projet de loi de finances pour 2018 (8 millions d'euros sur le programme sur le programme 207 et 8 millions d'euros sur le programme 751 du CAS « Radars »). **Cet effort doit être soutenu** et s'accompagner d'une **rigoureuse évaluation de l'efficacité des campagnes**, notamment concernant la lutte contre l'alcool au volant, dont l'évaluation a été critiquée par la Cour des comptes dans un récent rapport.

## **2. En 2017, une stratégie de communication centrée sur la lutte contre les différents facteurs d'accidentalité et le concept d'« onde de choc » et qui vise à diversifier ses supports**

### **Principales actions menées en 2017**

En 2017, plusieurs campagnes nationales ont été déployées (notamment à la télévision et au cinéma) :

- un film documentaire « L'annonce » réalisé par Jean Xavier de Lestrade (dont le budget incluant la production et la diffusion, s'élève à 966 000 TTC), qui vise à montrer la déflagration d'un accident de la route sur l'entourage de la victime. Cette campagne s'inscrit dans le prolongement de la campagne « Onde de choc » de janvier 2016 qui démontrait que l'accident dévaste bien au-delà des seules personnes accidentées ;
- la campagne 2 RM (réalisée en 2016 dont le budget de diffusion se monte à 992 000 TTC) ;
- la campagne sur le port de la ceinture de sécurité (dont le budget prévisionnel de diffusion s'élève à 1 million d'euros) ;
- une communication grand public alcool en fin d'année.

En outre, une importante campagne d'affichage sur la thématique des distracteurs au volant est déployée aux mois d'octobre et novembre, pour un budget de 800 000 euros.

Le « fil rouge en radio » - qui permet de maintenir une pression publicitaire régulière et de traiter une large palette de thèmes tout au long de l'année - a été pérennisé en 2017 (budget : 1,5 million d'euros).

Au cours de l'été, plusieurs actions ont accompagné les grandes migrations :

- un partenariat avec le Tour de France cycliste rappelant les bons comportements sur la route à l'occasion de l'été, et déployant des messages sur le partage de la route cyclistes/automobilistes ;
- un concours « On pose pour la pause » sur les autoroutes, réalisé en partenariat avec la SANEF, visant à rappeler l'importance de faire des pauses régulières lors des longs trajets ;
- des actions de terrain sur les aires d'autoroutes Vinci avec la mascotte « Elliot le pilote » pour les enfants.

Enfin, des actions sur le thème de « Sam, celui qui conduit c'est celui qui ne boit pas », visant à prévenir le risque alcool au volant chez les jeunes ont été développées, notamment au cours de l'été, et seront renouvelées en fin d'année, grâce à des partenariats avec des radio très écoutées par les jeunes, telles que NRJ, Fun, Skyrock, ou Radio Nova (budget : 681 000 euros TTC). De même, la sécurité routière a participé à une tournée des plages, organisée avec NRJ, ainsi qu'à plusieurs concerts ou festivals de musique (notamment Solidays, Rock en Seine et Lollapalooza) et a également conclu un partenariat avec la production du film Spiderman (budget : 762 000 euros TTC).

Les opérations visant à mobiliser les entreprises, acteur à part entière de la sécurité routière, ont été amplifiées (actions hors média, participation au prix des « pros de l'année » avec RTL, organisation du prix « innovation et sécurité routière », partenariats avec la presse professionnelle, etc.)

Des actions de communication plus précises ont enfin accompagné l'introduction de mesures nouvelles (l'obligation du port du casque à vélo pour les enfants jusqu'à 12 ans) ou le rappel de règles importantes (risques liés à la conduite sans permis ou sans assurance).

Les actions en fil rouge de relations presse, sur les réseaux sociaux ou sur le site de la sécurité routière ont été poursuivies.

*Source : réponse au questionnaire budgétaire*

### **3. Des actions de communication prévues pour 2018 qui s'inscrivent dans la droite ligne de celles menées en 2017**

#### **Les actions prévues en 2018**

La délégation à la sécurité routière (DSR) continuera, l'an prochain, à cibler les grands facteurs d'accidentalité et les populations les plus touchées par l'insécurité routière :

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

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

- le risque « distracteur » au volant.

Pour 2018, la DSR indique que seront poursuivies et accentuées les opérations ou programmes sur les thèmes suivants :

- le risque routier en entreprise, dans la continuité de l'appel aux entreprises initié en 2016 ;
- la mise en œuvre de la stratégie « DMP » (*Data management project*) permettant de développer des stratégies de campagnes plus ciblées en fonction des publics pour encore optimiser leur efficacité.

La principale nouveauté consiste à accorder une attention particulière à certaines catégories d'utilisateurs de la route dont la mortalité est en augmentation, à savoir : les piétons, les cyclistes et les personnes âgées.

*Source : réponse au questionnaire budgétaire*

### **C. LA RÉFORME DU PERMIS DE CONDUIRE CONTINUE DE PORTER SES FRUITS**

#### **1. Le délai d'attente moyen du passage du permis de conduire poursuit sa baisse...**

La réforme annoncée par le Gouvernement en **juin 2014 et poursuivie dans le cadre de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015** pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (dite « loi Macron ») avait pour objectif de rendre le permis de conduire plus accessible et plus transparent en réduisant les délais d'attente pour passer l'examen du permis de conduire, et en relançant la conduite accompagnée.

Force est de constater que cette réforme obtient des résultats très positifs : le délai d'attente moyen entre deux présentations à l'examen B, qui était de 90 jours en 2014 et de 63 jours en 2015 est désormais de 57 jours en 2017. Même si l'objectif de 45 jours inscrit au projet annuel de performances 2017 n'a pas été atteint, la contraction du délai moyen, de 36,7 % en 3 ans, est à saluer, sachant que le délai médian a quant à lui été réduit de 61 jours en 2014 à 39 jours en mai 2017.

#### **2. ... ainsi que le coût unitaire moyen du permis pour l'administration**

De même le coût d'obtention du permis de conduire pour l'administration poursuit sa réduction. Alors qu'il s'élevait à 62,60 euros par permis en 2015, il devrait se monter, pour 2017, à 59,50 euros, soit environ 3 euros de moins.

### La mise en œuvre de la réforme du permis de conduire

Depuis la publication du décret n° 2014-1295 du 31 octobre 2014 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière, il est dorénavant possible de s'inscrire pour apprendre à conduire par le biais de la filière **de l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC) dès l'âge de 15 ans**. Précédemment, cet âge était fixé à 16 ans. Cette mesure permet à ces jeunes d'acquérir plus d'expérience en parcourant plus de kilomètres. Ce décret introduit deux autres mesures ayant également pour objectif de rendre l'AAC plus attractive : la possibilité de passer l'épreuve du code dès l'âge de 15 ans (16 ans auparavant), et la possibilité de passer l'épreuve pratique du permis de conduire dès l'âge de 17 ans et demi (18 ans auparavant). Cette dernière évolution ne modifie pas **l'âge auquel il est possible de conduire seul qui reste fixé à 18 ans**. De plus, la **validité du code a été allongée à 5 ans** (3 ans auparavant), ce qui donne un délai plus long aux candidats pour passer l'épreuve pratique du permis de conduire.

Pour faire connaître ces nouvelles mesures, une vaste campagne de communication a été réalisée, principalement composée de spots radio et d'informations diffusés sur internet.

Par ailleurs, lors de la **demi-journée obligatoire de sensibilisation à la sécurité routière** pour les entrants en lycée (et en centre de formation d'apprentis public), mise en place à partir de la rentrée scolaire de septembre 2015, mais aussi durant la « **journée défense et citoyenneté** » (JDC), est diffusée, depuis janvier 2016, une information sur les différentes filières d'apprentissage, visant notamment à promouvoir celles comportant une phase de conduite accompagnée.

Enfin, plus récemment, la « loi Macron » a introduit deux dispositions ayant directement pour objectif de promouvoir ce type de filières d'apprentissage. Ainsi, les **établissements d'enseignement de la conduite doivent dorénavant proposer** systématiquement à chaque élève, lors de l'inscription, **un des modes d'apprentissage comportant une phase de conduite accompagnée**. De même, les exigences nécessaires au suivi de la formation en conduite supervisée ont été assouplies avec la **suppression des conditions de distance et de durée minimales** pour la phase de **conduite accompagnée**.

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

S'agissant de la réduction des délais d'attente, le ministre de l'intérieur a annoncé dès le 13 juin 2014 un train de mesures. Ainsi, **l'activité des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR) a été recentrée sur le passage de la catégorie B** du permis de conduire et leurs missions de contrôle. Plus précisément, le **nombre de candidats examinés** à l'épreuve pratique du permis de conduire a été porté de **12 à 13** par jour et par inspecteur, grâce à la **réduction du temps de l'examen pratique de 35 à 32 minutes**. Les effets de cette réforme ont permis de proposer 38 700 places supplémentaires en 2014 et 63 600 places supplémentaires en 2015.

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

Le **décret n° 2016-516 du 26 avril 2016** relatif à l'organisation de l'épreuve théorique général du permis de conduire et les arrêtés subséquents ont permis d'**agréer** à ce jour **cinq organisateurs** pour faire passer cette épreuve (la société SGS Automotive Services, le groupe La Poste, les sociétés Pearson Vue, Bureau Veritas SGIT et Dekra Services France). Depuis le 13 juin 2016 SGS Automotive et La Poste ont ouvert respectivement 438 et 551 centres d'examen en capacité de faire passer l'épreuve théorique générale et qui couvrent l'ensemble des départements français.

Du 13 juin 2016 au 1<sup>er</sup> juillet 2017, 1 157 506 candidats ont passé l'épreuve théorique générale du permis de conduire auprès des opérateurs privés alors que 438 879 candidats – soit plus de deux fois moins – ont été examinés par les services de l'État pendant la même période.

Au cours du mois de juin 2017, parmi les 124 338 candidats à l'ETG, 1 % ont été examinés dans les centres tenus par l'État et 99 % l'ont été dans un centre géré par un opérateur agréé, 48 % dans un centre SGS Automotive, 50 % dans un centre La Poste, les 2 % restants se répartissant entre les trois autres opérateurs.

Le déploiement de Pearson Vue, de Bureau Veritas GSIT et de Dekra Services France, qui devraient remplir leurs obligations de couverture territoriale d'ici quelques mois, va aboutir à un rééquilibrage du marché entre les cinq opérateurs, et permettre une offre de places en nombre encore supérieur avec des conditions de passage d'examen très favorables pour les candidats, que ce soit en termes d'horaires, de moyens logistiques et de proximité des centres d'examen.

À ce jour, aucune autre société privée n'a fait part d'un intérêt pour obtenir l'agrément.

Ces éléments ont permis de désengager presque totalement les services de l'État de l'organisation de l'épreuve théorique générale et d'accentuer la mobilisation des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière sur leurs autres missions et principalement sur l'épreuve pratique du permis de conduire de catégorie B. Par an, le nombre de places supplémentaires d'examen pratique proposées aux candidats est évalué à 142 000.

Ce transfert des missions de l'État relatives à l'épreuve théorique générale a contribué à la très forte diminution des délais d'attente à l'examen pratique du permis de conduire de catégorie B.

En outre, le ministère a recruté **25 inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR) pour la région Île-de-France**. Depuis mars 2016, 33 agents de La Poste sont également venus renforcer les dernières promotions d'IPCSR dans les départements accusant les délais les plus longs (départements des régions Ile-de-France et Provence-Alpes-Côte d'Azur, département du Rhône).

S'agissant de l'organisation administrative relative à l'inscription au permis de conduire et à la délivrance du titre, le ministère de l'intérieur a engagé la dématérialisation complète de la demande de permis de conduire dont l'instruction sera confiée, dans le cadre du Plan préfectures nouvelle génération, à **24 centres d'expertise et ressources titres (CERT)**, qui seront déployés au mois de novembre 2017 sur l'ensemble du territoire.

Ainsi les démarches des usagers devraient être simplifiées et exclusivement réalisées par voie dématérialisée ; elles ne nécessiteront plus que ceux-ci se déplacent pour demander leur permis de conduire. La mutualisation de l'instruction des demandes de permis de conduire devrait également permettre une professionnalisation encore accrue de l'instruction de ces demandes.

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

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

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

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

*Source : réponses au questionnaire budgétaire*

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

Le programme 207 « Sécurité et éducation routières » a été **rattaché à la mission « Sécurités » en 2013**, à la suite du placement de la délégation à la sécurité et à la circulation routières<sup>1</sup> (DSCR) sous la tutelle du ministère de l'intérieur, alors qu'elle relevait précédemment du ministère de l'écologie au titre de l'équipement. Le programme a connu une **évolution de son périmètre en 2015**, puisque les emplois sont désormais inscrits au programme 216 « Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur » de la mission « Administration générale et territoriale de l'État ».

**En 2018, la dépense portée par le présent programme augmente légèrement, de 2,40 %, par rapport à 2017, après avoir très légèrement diminué de -0,03 % entre 2016 et 2017. Elle s'établit à 39,95 millions d'euros, comme le montre l'histogramme ci-dessous.**

Elle s'avère en revanche nettement supérieure, qu'il s'agisse du programme dans son ensemble (+ 21,7 %) ou de chacune de ses actions (entre + 16,1 % pour l'action 01 « Observation, prospective, réglementation et

---

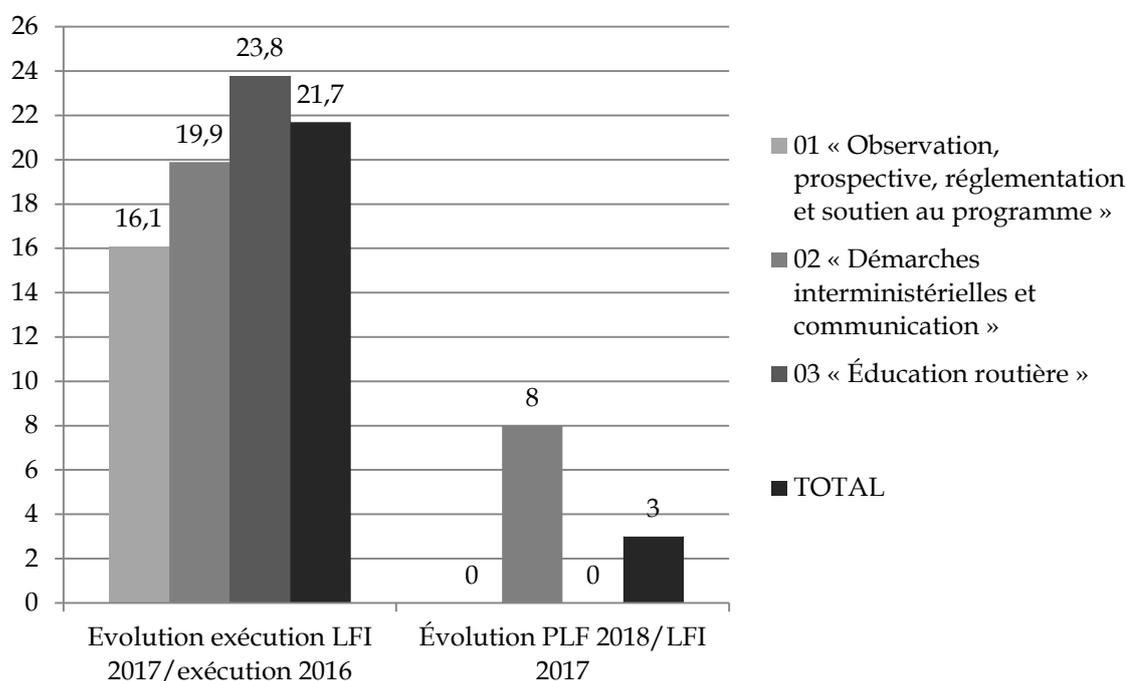
<sup>1</sup> La délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) est devenue cette année la délégation à la sécurité routière (DSR), conformément au décret n° 2017-667 et l'arrêté du 27 avril 2017 qui modifient également sur sa structure, sa dénomination et le rattachement de certaines sous-directions et bureaux.

soutien au programme » et + 23,8 % pour l'action 03 « Éducation routière »), à la dépense exécutée en 2016.

Son montant représente un peu plus de 2 millièmes des crédits affectés à la mission « Sécurités » - 19,8 milliards d'euros - dans le projet de loi de finances initiale pour 2018, soit une proportion légèrement supérieure à celle qu'il représentait dans le projet de loi de finances initiale pour 2017.

### Évolution des crédits des actions du programme 207

(en millions d'euros)



N.B : autorisations d'engagement = crédits de paiement pour la loi de finances initiales 2017 et les projets de loi de finances pour 2017 et 2018/ crédits de paiement pour la loi de règlement 2016.

Source : projets annuels de performances annexés au projet de loi de finances pour 2017 et 2018, rapport annuel de performances pour 2016

---

## A. DES FRAIS D'ÉTUDE ET D'EXPERTISE STABILISÉS

Les crédits abondant l'action 01 « Observation, prospective, réglementation et soutien au programme » sont quasiment stables (2,88 millions d'euros demandés dans le projet de loi de finances pour 2018, contre 2,87 dans le projet de loi de finances pour 2017).

Au titre des dépenses de fonctionnement, l'action 01 couvre des actions de natures très diverses : fonctionnement courant de la délégation à la sécurité routière (DSR), des observatoires locaux de l'accidentologie routière, de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), frais d'impression et de documentation institutionnelle ou encore frais d'étude.

L'ensemble de ces lignes représente un total de 1,66 million d'euros, soit un montant très légèrement moins élevé qu'en 2017 (1,67 million d'euros) mais supérieur à celui constaté au terme de l'exécution 2016 (1,38 million).

Quant aux dépenses d'intervention - qui s'élèvent à 1,21 million d'euros et financent les études « *pré-réglementaires de l'Union technique de l'automobile et du cycle (UTAC)* » - elles demeurent à un niveau identique à 2017. Il s'agit de la réglementation relative aux véhicules, dans le cadre des directives de l'Union européenne. D'autres études sont confiées au réseau technique du ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, en particulier au CEREMA qui en assure le pilotage.

## B. LE REDRESSEMENT DES DÉPENSES DE COMMUNICATION SE POURSUIT MAIS NE COMPENSE TOUJOURS PAS LEUR CONTRACTION CES DERNIÈRES ANNÉES

La hausse des crédits de l'action 02 « Démarches interministérielles et communication » - 1,16 million d'euros, soit + 7,6 % par rapport à la loi de finances initiale 2017 - est intégralement imputable à l'augmentation de l'enveloppe consacrée aux campagnes nationales de mobilisation.

La ligne « communication grand public » - 8 millions d'euros - est la principale bénéficiaire de cette hausse.

**Pour mémoire, ces dernières années, la ligne « communication grand public » s'était contractée assez nettement** (de 15,07 millions d'euros en 2010 à 6,72 millions d'euros en 2016). La révision à la hausse de ces crédits est à saluer, dans la mesure où, jusqu'en 2017, les crédits du programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière » du compte d'affectation spéciale « Radars » ont complété le financement de ces actions de communication. Les dépenses liées à l'examen du permis de conduire représentent toujours plus de la moitié des crédits de l'action 03 « Éducation routière »

Les crédits alloués à l'action 03 « Éducation routière » s'élèvent pour 2018 à 20,80 millions d'euros, soit un montant quasiment identique à celui demandé pour 2017 - 20,83 millions - mais significativement plus élevé que celui des dépenses constatées en 2016 - 16,82 millions d'euros.

Les crédits affectés à l'animation et au fonctionnement du réseau « éducation routière » sont en nette hausse (2,57 millions d'euros contre 1,8 million en 2017), dont la majeure partie est compensée par la baisse des crédits affectés au « permis à euro par jour » (4,98 millions d'euros, contre 6 millions en 2017).

### **1. Des dépenses de fonctionnement en légère hausse, principalement consacrées à l'examen du permis de conduire**

Les dépenses de fonctionnement (12,64 millions d'euros) sont en hausse de 2,4 % par rapport au montant demandé en 2017 (12,30 millions d'euros).

Les dépenses relatives à l'examen du permis de conduire sont estimées à 9,05 millions d'euros en représentent la majeure partie, le solde - 2,60 millions d'euros - finançant l'animation et le fonctionnement du réseau « éducation routière », et principalement les dépenses liées à l'hébergement, la gestion et l'amélioration des applications informatiques de l'éducation routière.

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

**La charge financière de l'État au titre du « permis à un euro par jour » est en forte baisse en 2017** (4,98 millions d'euros en AE et en CP au lieu de 6 millions d'euros dans le projet de loi de finances pour 2016, soit une baisse de 17 %), en raison des faibles taux d'intérêt liés au paiement des intérêts aux organismes bancaires prêteurs et du nombre de prêts contractés, nettement inférieur à l'objectif fixé par le ministère.

Il convient de s'interroger sur l'ampleur de cette baisse, dans la mesure où les crédits consommés en 2016 se sont élevés à 2,53 millions d'euros alors que 4,95 millions avaient été ouverts par la loi de finances initiale.

La budgétisation 2018 a été établie sur la base d'un **taux prévisionnel OAT** de - 0,4 % pour le second semestre 2017 et de 0,3 % pour le premier semestre 2018, et en tenant compte de la **mise en place du prêt complémentaire entré en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2016**.

En effet, dans le cadre de la réforme du permis de conduire annoncée en 2014, le Gouvernement a décidé d'**accentuer son effort sur ce dispositif** en l'ouvrant, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2016, aux candidats ayant

échoué à l'examen et en créant un **prêt complémentaire de 300 euros**, éventuellement cumulable avec les montants des quatre tranches existantes (de, respectivement, 600, 800, 1 000 et 1 200 euros).

**Malgré cette amélioration, qui devrait accroître l'attractivité de l'opération « permis à un euro par jour »**, le ralentissement souligné en 2016, semble continuer à perdurer.

Au 30 juin 2017, le bilan du dispositif, pleinement opérationnel depuis septembre 2010, fait apparaître que 1 002 427 **prêts ont été décaissés** depuis sa mise en œuvre en 2005. 99 470 nouveaux prêts ont été souscrits sur les douze derniers mois, un résultat nettement inférieur à l'estimation de 186 500 prêts sur laquelle était fondé le budget 2017. Le **montant total des intérêts payés par l'État** aux établissements de crédits s'élève désormais à **57,57 millions d'euros**.

Cependant la budgétisation proposée pour 2018, fondée sur un objectif de 173 120 nouveaux prêts, paraît, comme l'an passé, plutôt ambitieuse, même si le nombre de nouveaux prêts a augmenté de moitié par rapport à l'exercice précédent - qui cependant ne comptait exceptionnellement que trois trimestres.

Toutefois, le prochain exercice devrait profiter de la montée en puissance du prêt complémentaire de 300 euros. Ce dernier, disponible depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2016, n'a en effet fait l'objet, au 30 juin 2017, que de 99 souscriptions.

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

Par ailleurs, la part des prêts concernant la tranche la plus élevée (1 200 euros) demeure prépondérante (75,4 % des prêts au 30 juin 2017, alors qu'elle représentait 51,3 % des prêts en 2006). Inversement, les prêts relatifs aux deux tranches les moins élevées (600 euros et 800 euros), qui représentaient 15,6 % des prêts en 2006, ne correspondent plus qu'à 7,1 % des prêts en 2016.

### Le « permis à un euro par jour »

Le dispositif « Permis à un euro par jour », ouvert depuis le 3 octobre 2005, s'adressait initialement à tous les jeunes de 16 à 25 ans révolus, soit environ 700 000 jeunes passant chaque année leur permis de conduire de la catégorie B.

Il a été étendu au permis de conduire de la catégorie A depuis le 3 octobre 2006 et est pleinement opérationnel depuis septembre 2010.

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

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

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

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

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2016 - date d'entrée en vigueur de la « réforme du permis à un euro » - peuvent également souscrire un prêt « permis à un euro par jour » :

- les candidats déjà bénéficiaires du dispositif, qui après un échec à l'épreuve pratique du permis de conduire, souhaitent financer une formation complémentaire par un prêt de 300 euros ;
- les candidats qui n'ont pas encore bénéficié du dispositif lors d'une première formation n'ayant pas été poursuivie jusqu'à son terme ;
- les candidats au permis de conduire inscrits à une formation préparatoire au permis de conduire des catégories A1 (moto de cylindrée n'excédant pas 125 cm<sup>3</sup> et d'une puissance de 11 kW maximum) et A2 (motocyclette avec ou sans side-car n'excédant pas 35 kW et dont le rapport puissance poids est inférieur à 0,2 kW/kg).

En effet, il n'est plus possible de financer une formation préparatoire à un permis de conduire de la catégorie A (motocyclette de plus de 35 kW), cette catégorie n'étant plus désormais accessible directement. Conformément aux dispositions du décret n° 2016-723 du 31 mars 2016 *modifiant les conditions d'obtention des catégories A et BE du permis de conduire*, les candidats au permis de conduire de la catégorie A (motocyclettes de plus de 125 cm<sup>3</sup>) devront disposer d'une expérience de 2 ans de permis de la catégorie A2 avant de pouvoir accéder à la catégorie A par le suivi d'une formation.

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

Ce dispositif partenarial, qui fait l'objet d'un bilan trimestriel, repose sur des conventions entre, d'une part, l'État et les 4 800 écoles de conduite partenaires et, d'autre part, l'État et les établissements financiers, dont 18 participent aujourd'hui à l'opération. Par ailleurs, le comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 13 janvier 2009 a décidé la mise en place d'une caution publique pour ce dispositif afin qu'il bénéficie aux jeunes exclus de ce prêt faute de caution parentale ou d'un tiers et inscrits dans une démarche de formation ou d'accès à l'emploi. Cette prise en charge, effective depuis le 30 novembre 2009, est assurée à 50 % par la Caisse des dépôts et consignations (CDC) à travers le fonds de cohésion sociale, les 50 % restants étant pris en charge par un établissement de crédit.

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

*Source : réponse au questionnaire budgétaire*

### **3. Les dépenses d'investissement maîtrisées**

2,60 millions d'euros sont prévus en 2017 pour la construction et la rénovation de centres d'examen du permis de conduire, soit un montant en légère hausse, supérieur de 2,56 % au montant du projet de loi de finances pour 2017 (2,56 millions d'euros). A ce montant s'ajoute 0,57 million d'euros destinés à l'animation du réseau « éducation routière ».

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

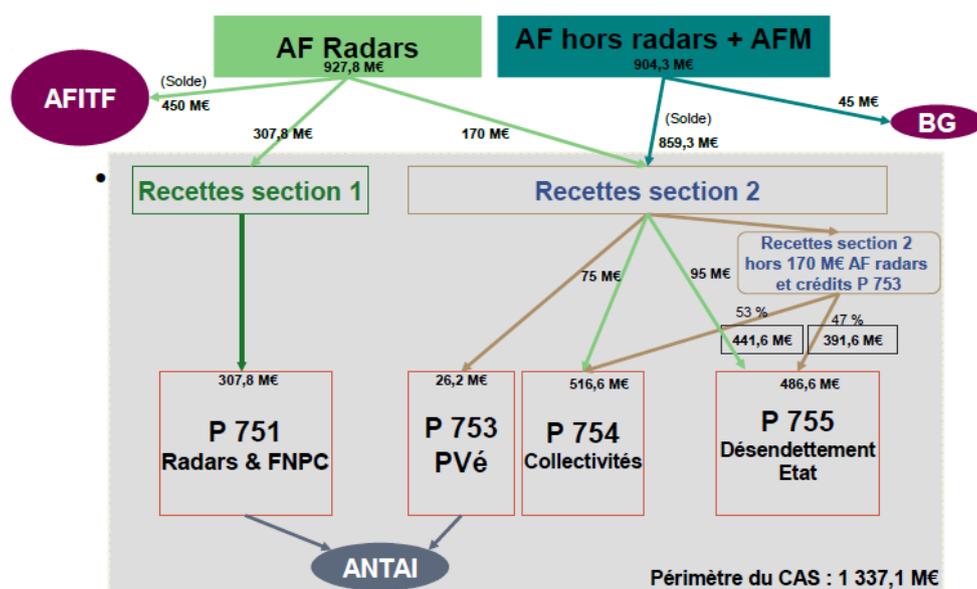
#### A. UNE ARCHITECTURE COMPLEXE, LÉGÈREMENT MODIFIÉE EN 2017

L'article 49 de la loi de finances pour 2006<sup>1</sup> a créé le compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers », habituellement appelé CAS « Radars » ou CAS « Amendes ». Conformément à l'article 21 de la LOLF, « les comptes d'affectation spéciale retracent, dans les conditions prévues par une loi de finances, des opérations budgétaires financées au moyen de recettes particulières qui sont, par nature, en relation directe avec les dépenses concernées ».

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

En 2018, le schéma d'affectation du produit des amendes de police de la circulation et du stationnement routiers envisagé par le projet de loi de finances s'établit désormais comme suit :

Schéma d'affectation du produit des amendes de police de la circulation et du stationnement routiers



Source : projet annuel de performances 2018

<sup>1</sup> Loi n° 2005-1719 du 30 décembre 2005 de finances pour 2006.

---

## 1. Des plafonds de recettes relevés, pour la deuxième année consécutive, par l'article 21 du présent projet de loi de finances

L'article 21 du présent projet de loi de finances pour 2018 a pour objet le relèvement de 58,85 millions d'euros :

- du plafond des recettes affectées à la section 1 du CAS « Radars » qui serait porté de 249 millions à 307,85 millions d'euros ;

- du plafond des recettes issues du contrôle sanction automatisé (CSA) affectées au CAS, qui serait rehaussé de 409 millions à 477,85 millions d'euros.

## 2. Une structure inchangée en 2018

La structure du compte d'affectation spéciale reste inchangée en 2018. Les dépenses du compte resteront en 2018 réparties en deux sections, elles-mêmes respectivement divisées en un et trois programmes.

Pour mémoire, depuis 1<sup>er</sup> janvier 2017, la section 1 « Contrôle automatisé » ne comprend plus, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017, qu'un seul programme, le programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière » qui a fusionné :

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

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

La section 2 « Circulation et stationnement routiers » reste en revanche inchangée et comprend pour mémoire :

- le programme 753 « Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers », gérant le déploiement du « procès-verbal électronique », le « PVé » ;

- le programme 754 « Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières » transférant aux collectivités territoriales une partie des recettes des amendes ;

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

**B. DES RECETTES ISSUES DES AMENDES LÉGÈREMENT EN-DEÇÀ DU RECORD DE 2017 ET DONT LE CIRCUIT EST ENCORE COMPLIQUÉ PAR LA CRÉATION D'UN NOUVEAU FLUX**

**1. Le produit des amendes de la circulation et du stationnement routiers : des recettes en voie de stabilisation dont seuls 73 % bénéficient au CAS**

Le CAS « Radars », dont le montant - **1,337 milliard d'euros** - représente en 2018, **0,31 % des dépenses totales de l'État** - 424,7 milliards d'euros -, est alimenté par trois types de recettes :

- les amendes forfaitaires faisant suite aux infractions relevées par les radars (« dispositifs de contrôle automatisé »), dites « **AF radars** » ;
- les autres amendes de la police de la route et du stationnement forfaitaires, dites « **AF hors radars** » ;
- les amendes forfaitaires majorées (en cas de retard de paiement), dites « **AFM** ».

**Pour 2018, l'ensemble des recettes des amendes de la circulation et du stationnement routiers est estimé à 1,833 milliard d'euros** (- 2,4 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2017), dont 1,337 milliard d'euros au profit du CAS (- 3 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2017).

À la différence du précédent projet de lois de finances, où elles avaient été nettement revues à la hausse, le projet annuel de performances pour 2018 prévoit une stabilisation des recettes prévisionnelles par rapport à 2017, justifiées par des « *mouvements contraires* », à savoir :

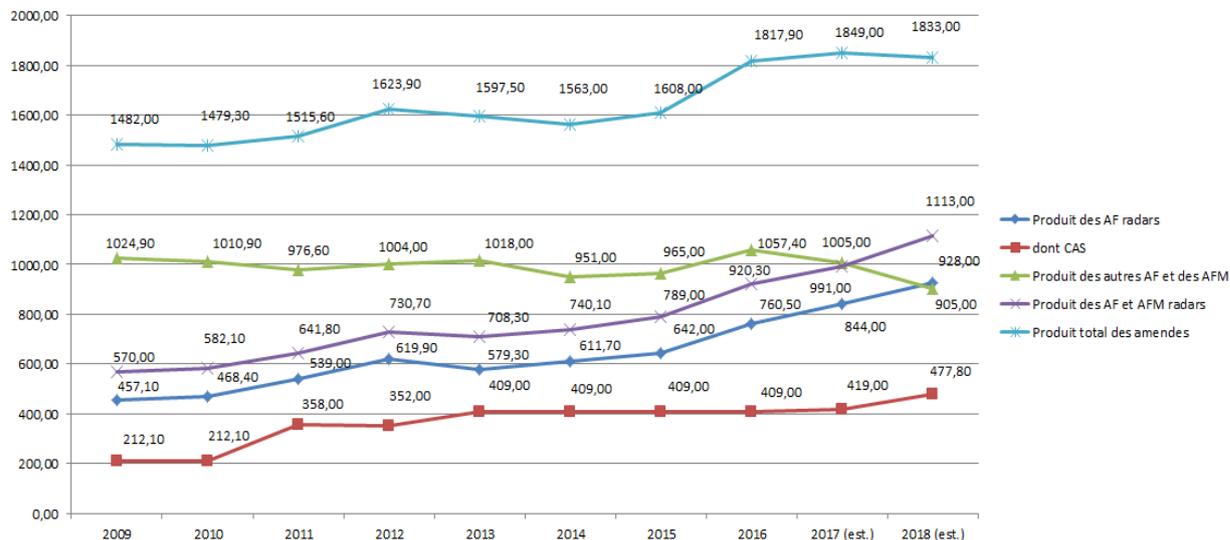
*« - une augmentation des recettes d'amendes forfaitaires issues du contrôle automatisé à hauteur de + 10 %. Cette évolution est liée à l'augmentation du parc radars ainsi qu'au déploiement de nouveaux dispositifs de contrôle plus performants ;*

*- une forte diminution (- 28 %) des recettes d'amendes forfaitaires hors contrôle automatisé qui s'explique par la mise en œuvre de la décentralisation du stationnement payant ;*

*- une augmentation des amendes forfaitaires majorées (+ 15 %), qui s'explique par la forte augmentation des avis de contraventions issues du contrôle automatisé et du procès-verbal électronique en 2017. »*

### Évolution du produit des amendes de police de la circulation et du stationnement routiers (2009-2018)

(en millions d'euros)



Source : commission des finances, d'après les notes d'exécution budgétaires 2014, 2015 et 2016 de la Cour des comptes, et les projets annuels de performances 2017 et 2018

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

### Évolution de la répartition des recettes des amendes

(en millions d'euros)

		2015 (LFI)	2016 (PLF)	2017 (PLF)	2018 (PLF)
AF radars	Programme 751 Radars	217,1	204,5	249,0 <sup>1</sup>	307,9
	Programme 752 Fichier national du permis de conduire	21,9	20,5		
	Solde non réparti	-	14,0	-	-
	AFITF	249,1	263,3	424,6	450,0
	Programme 754 Collectivités territoriales	170,0	170,0	170,0	75,00
	Programme 755 Désendettement de l'État	-	-	-	95,0
	<b>Total AF radars</b>	<b>658,1</b>	<b>672,3</b>	<b>843,6</b>	<b>927,9</b>

<sup>1</sup> À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017, les deux programmes ont été fusionnés au sein du programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière ».

<b>AFM + AF hors radars</b>	Programme 754 Collectivités territoriales	497,2	508,5	494,7	441,6
	Programme 755 Désendettement de l'État	440,9	440,6	438,8	391,6
	Fonds interministériel de prévention de la délinquance et de la déradicalisation (FIPDR)/ Budget général de l'État	45,0	45,0	45,0	45,0
	Programme 753 Procès-verbal électronique (PVé)	30	26,2	26,2	26,2
	<b>Total AFM + AF hors radars</b>	<b>1 013,1</b>	<b>1 008,5</b>	<b>1 004,7</b>	<b>904,4</b>
	<b>TOTAL</b>	<b>1 671,2</b>	<b>1 680,8</b>	<b>1 848,3</b>	<b>1 832,3</b>

Source : projets annuels de performances

Les « AF Radars » sont affectées au CAS pour des montants déterminés en loi de finances. **En 2018, la section 1 doit percevoir 307,85 millions d'euros, tandis que la section 2 reçoit 170 millions d'euros.** Le solde est attribué à l'AFITF, pour un montant estimé de 450 millions d'euros.

S'agissant des « AF hors radars » et des « AFM », 45 millions d'euros seront versés au budget général au titre du financement du Fonds interministériel de prévention de la délinquance et de la déradicalisation (FIPDR). **Le solde revient intégralement à la section 2 du CAS.** Sur ce montant, **26,2 millions d'euros sont orientés vers le programme 753**, dédié au procès-verbal électronique. **La partie restante est partagée entre le programme 754 tourné vers les collectivités territoriales et le programme 755 « Désendettement de l'État »<sup>1</sup>**, à raison de **441,6 millions d'euros pour le premier** et de **391,6 millions d'euros pour le second.**

## 2. L'État, nouveau bénéficiaire des amendes forfaitaires « radars »

La seule innovation du projet de loi de finances pour 2018 consiste à **créer un nouveau flux venant abonder le programme 755 « Désendettement de l'État »**. Jusqu'à présent, la fraction du produit des amendes forfaitaires alimentant la section 2 – plafonnée à 170 millions d'euros par la loi de finances – bénéficiait intégralement au programme 754 « Collectivités

<sup>1</sup> L'intitulé de ce programme est ambitieux mais ne reflète pas entièrement la réalité puisqu'il ne s'agit que d'un « branchement budgétaire » entre le CAS et le budget général de l'État. Une partie du produit des amendes non utilisées est ainsi reversée au budget général au titre des recettes non fiscales. Ces crédits participent donc au financement de toutes les dépenses publiques, et contribuent au désendettement de l'État dans la mesure où ils viennent minorer le montant du déficit budgétaire au titre de l'exercice.

territoriales ». En 2018, seuls 75 millions d'euros des 170 millions transférés à la section sont versés au programme 754. La différence - 95 millions - abondera le programme 755 « Désendettement de l'État », qui jusqu'à présent ne bénéficiait que du produit des amendes forfaitaires « hors radars » et des amendes majorées.

**C. DES DÉPENSES EN LÉGÈRE BAISSE, DANS LA CONTINUITÉ DE L'EXERCICE 2017, SOIT UN PEU PLUS D' 1,3 MILLIARD D'EUROS**

Les crédits demandés au titre des quatre programmes du CAS s'élèvent à 1 333,1 millions d'euros, soit une baisse d'environ 3 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2017.

**Total des dépenses du CAS**

(en millions d'euros)

Numéro et intitulé du programme		Exécution 2016	LFI 2017	PLF 2018	Écart 2017/2018 (en %)
751	<b>Structures et dispositifs de sécurité routière</b>	237,70	249,00	307,83	+ 23,63
	<i>Ce programme fusionne depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017 les programmes existants :</i>				
	751 « Radars »	216,08	221,00	276,25	+ 25,00
	752 « FNPC »	21,62	28,00	31,58	+ 12,79
753	<b>Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers</b>	26,20	26,20	26,20	0,00
754	<b>Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières</b>	637,59	664,79	516,56	- 22,30
755	<b>Désendettement de l'État</b>	440,54	438,78	486,57	+ 10,89
<b>TOTAL</b>		<b>1 342,03</b>	<b>1 378,77</b>	<b>1 337,16</b>	<b>- 3,02</b>

NB : exécution 2016 en crédits de paiement ; loi de finances initiale pour 2017 et projet de loi de finances pour 2018 en autorisations d'engagement = crédits de paiement.

Source : Commission des finances, d'après les projets annuels de performances 2017 et 2018 et le rapport annuel de performances 2016

**D. LE PROGRAMME 751 BÉNÉFICIE DE LA PLUS FORTE HAUSSE DE CRÉDITS DU CAS, JUSTIFIÉE PAR LE DÉPLOIEMENT AMBITIEUX DE NOUVEAUX DISPOSITIFS DE CONTRÔLE AUTOMATISÉ**

Le programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière » a fusionné à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017 :

- le programme 751 « Radars » qui couvre les **coûts relatifs au développement et au maintien en condition opérationnelle des radars** et une partie de la **subvention à l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI)**, pour le fonctionnement et l'exploitation du Centre national du traitement (CNT), situé à Rennes ;

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

**1. La poursuite de la mise en œuvre de la stratégie « radars » arrêtée par le CISR du 2 octobre 2015**

Les moyens du nouveau programme – à périmètre constant – sont en **hausse de 23,6 % en 2018** (307,8 millions d'euros contre 249 millions d'euros).

Comme l'an passé, cette hausse est principalement destinée à couvrir le **besoin de financement des nouveaux équipements** déployés dans la continuité des mesures **décidées par le comité interministériel de sécurité routière (CISR)** réuni par le Premier ministre le **2 octobre 2015**.

**Alors qu'en 2013, le Gouvernement considérait « optimum » le nombre de radars<sup>1</sup>**, ce comité a notamment décidé la mise en œuvre d'une nouvelle stratégie radars qui repose sur les mesures principales suivantes :

- porter le **parc de radars à 4 700 équipements d'ici fin 2018** ;

- réaliser **200 itinéraires de contrôle** en 2018<sup>2</sup>, afin de **quadrupler le nombre des zones sécurisées** par des dispositifs de contrôle automatisé, en installant notamment des **cabines<sup>3</sup> et panneaux « leurres »**, et où les conducteurs sont dissuadés de pratiquer des vitesses supérieures à la limite autorisée en raison de l'incertitude liée au positionnement du radar (radar

---

<sup>1</sup> En 2013, le délégué interministériel à la sécurité routière (DISR) indiquait en effet au sujet des radars : « Nous ne souhaitons pas multiplier leur nombre à l'infini. D'ici à la fin de l'année, nous aurons atteint le chiffre de **4 200 radars** en France. Ce sera leur nombre optimum » (Le Parisien, 21 juin 2013).

<sup>2</sup> D'après les réponses au questionnaire budgétaire, 300 itinéraires devraient être ensuite réalisés chaque année, afin d'atteindre 1 000 itinéraires correspondant à 10 000 emplacements de contrôle.

<sup>3</sup> Les premières cabines leurres ont été installées en 2017, en remplacement de radars feux rouges. Un parc de 6 000 cabines leurres est prévu à l'horizon 2020 dans lesquelles 1 200 radars sont régulièrement disposés et déplacés. Un système d'information doit être développé afin d'optimiser leurs déplacements et la définition des missions des voitures radars.

autonome déplacé régulièrement, voiture radar insérée dans le flux de la circulation) ;

- **augmenter** au sein du parc, la **proportion de radars autonomes déplaçables** ;

- **étendre l'externalisation de la conduite des véhicules radars**, déployée en **Normandie** à l'**automne 2017**, aux autres régions, afin d'augmenter le temps d'utilisation quotidien effectif de ces dispositifs qui, inférieur à 2 heures par jour actuellement, pourrait ainsi atteindre 6 heures dans un premier temps, puis 8 heures en cible. Le parc de voitures radars sera porté de 383 à la fin de l'année 2017 et 497 fin 2018, soit une augmentation d'environ 30 %.

#### **L'externalisation de la conduite des voitures embarquant des radars**

L'externalisation de la conduite des voitures radars est **mise en œuvre depuis cet automne en Normandie**. Elle sera ensuite déployée dans le reste de la France métropolitaine, région par région, en 2018 et 2019, conformément à la mesure 2 du comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 2 octobre 2015.

L'objectif de cette démarche est **d'augmenter le temps d'utilisation quotidien effectif de ces dispositifs** qui, inférieur à 2 heures par jour actuellement, pourrait ainsi atteindre 6 heures dans un premier temps, puis 8 heures en cible. Elle doit également permettre de **libérer du temps de travail pour les forces de l'ordre** qu'elles consacreront à des tâches mieux en rapport avec leur qualification notamment au profit de la lutte contre l'insécurité routière.

Les voitures radars destinées à être conduites par des entreprises disposeront d'un **mécanisme innovant par rapport aux voitures actuelles** : des **équipements capables de lire les panneaux de limitation de vitesse permettront au radar de fonctionner de manière autonome, sans aucune intervention du chauffeur**, désormais seul présent dans le véhicule. **Ces modifications représentent un coût d'environ 30 000 euros par véhicule et ce dispositif a fait l'objet d'une certification en octobre 2017 par le LNE** (Laboratoire national de métrologie et d'essais).

Lorsque la voiture radar circulera, **son conducteur n'aura aucune indication relative au constat d'infraction** provenant mécanisme qu'il transporte : il ne saura ni quel véhicule a été photographié, ni combien d'infractions il a détectées. Il en va de même pour l'entreprise qui l'emploie, qui ne pourra jamais accéder à la partie concernant les clichés de verbalisation, ni connaître le nombre d'infractions constatées au moyen des véhicules dont il a la charge (les véhicules, quand ils ne seront pas utilisés, seront garés dans les locaux de la police ou de la gendarmerie).

Les **données enregistrées** par les voitures radars seront **envoyées de façon cryptée aux officiers de police judiciaire (OPJ)** chargés de la verbalisation. Ces derniers, qui constatent et valident l'infraction, seront les mêmes que pour les radars fixes et les actuelles voitures radars : ce sont les policiers et les gendarmes du Centre automatisé de constatation des infractions routières (CACIR) au sein du Centre national de traitement (CNT) situé à Rennes.

Les entreprises concernées seront rémunérées en fonction du nombre d'heures de conduite effectuées. Ce nombre d'heures de conduite, les trajets effectués ainsi que les plages horaires de contrôle seront fixés par les services de l'État en fonction des critères d'accidentalité locale et ne seront en aucun cas laissés à la libre appréciation des entreprises ou de leurs conducteurs. En aucun cas les entreprises ne seront rétribuées au nombre d'infractions enregistrées.

Source : réponse au questionnaire budgétaire

## 2. Un parc en profonde mutation, destinée à renforcer l'imprévisibilité des contrôles

La part des radars mobiles et déplaçables (+ 198 équipements par rapport à la prévision 2017) et des radars discriminants (+ 190 unités) dans le parc augmente, au détriment des radars fixes « classiques » (- 440 unités par rapport à la prévision 2017 et des radars « feux rouges » (- 354 unités). Ces derniers sont en partie remplacés par :

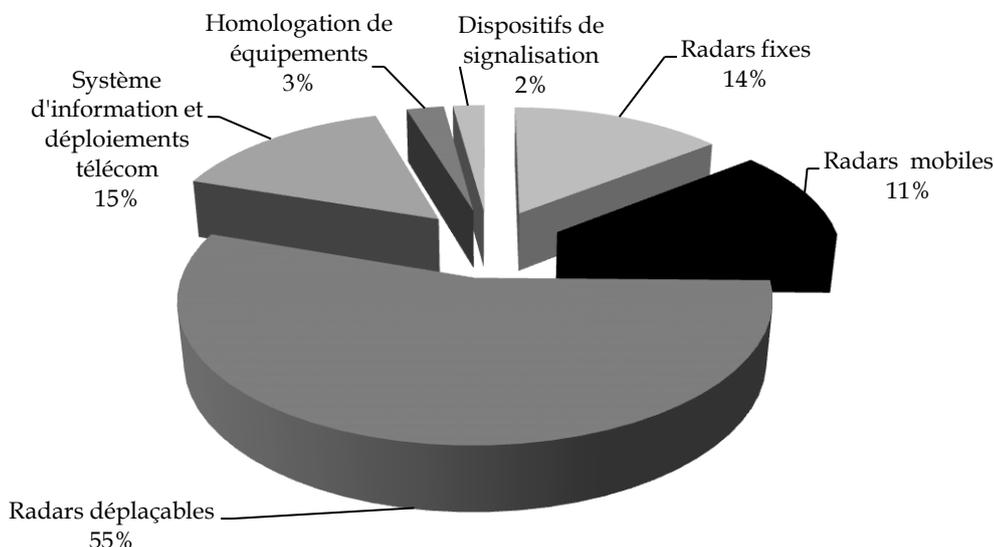
- **185 radars « urbains »**, équipements dont le dispositif de contrôle est installé sur un élément du mobilier urbain et sera régulièrement déplacé et qui a pour objet de contrôler les franchissements des feux rouges et la vitesse ;

- **455 radars « tourelles »**, équipements dont le dispositif de contrôle est installé sur une tourelle fixe afin de contrôler le franchissement des feux rouges ou des passages à niveaux, ainsi que la vitesse.

L'objectif poursuivi par la nouvelle stratégie de sécurité routière est de substituer au « **point de contrôle** » l'« **itinéraire sécurisé** » et ainsi **renforcer l'imprévisibilité du contrôle** des avertisseurs de radars, dont l'efficacité est multipliée par les réseaux sociaux et les applications téléphoniques de type *Waze*, doit être déjouée par **une plus mobilité accrue des équipements de contrôle automatisé** (radars autonomes, voitures radars, cabines leurres...).

Pour le déploiement des nouveaux dispositifs de contrôle en remplacement des dispositifs anciens, le Gouvernement prévoit **70,88 millions d'euros dont plus de la moitié (51,6 %, soit 46,75 millions d'euros) sont destinés à financer l'acquisition et le déploiement d'équipements mobiles ou déplaçables.**

### Répartition des dépenses investissement de l'action 01 - « Dispositifs de contrôle »



Source : projet annuel de performances pour 2018

Le nombre de **dispositifs de contrôle automatisé en service** progressera de **238 unités** (4 700 au lieu de 4 462 prévus<sup>1</sup> dans la loi de finances initiale pour 2017, soit une hausse de 5,3 % du nombre de dispositifs), comme le retrace le tableau ci-après.

**497 voitures radars** devraient être déployées en 2018, parmi lesquelles 160 seraient conduites par une société extérieure dans le cadre de l'« externalisation ».

Les équipements existants sont dotés de **nouvelles fonctionnalités** ou remplacés par des équipements de nouvelle génération. Par exemple, les équipements **fixes discriminants** sont mis en « double face » tandis que 15 radars « embarqués-débarqués » (ETDE) sont remplacés par les 15 nouveaux équipements de terrain des forces de l'ordre (ETFO) capables de contrôler d'autres infractions que les excès de vitesse comme par exemple le franchissement de feux rouges, de bandes blanches...

Votre rapporteur spécial réitère le souhait que **l'implantation et les trajets de ces nouveaux radars soient mieux corrélés à l'accidentalité** qu'ils ne le sont aujourd'hui, comme l'a souligné notre collègue Vincent Delahaye

<sup>1</sup> Sur ce point, il est regrettable que le projet annuel performances (PAP) soit cette année présenté différemment des années précédentes. Dans les précédents PAP, figurait, pour l'action 01 un récapitulatif clair des évolutions du parc entre l'année n et n+1 - avec notamment le nombre pondéré d'équipements en service à la fin de l'exercice budgétaire - et les dépenses par type de radars étaient présentées de manière plus détaillée.

dans son récent rapport<sup>1</sup> de contrôle budgétaire : **un rééquilibrage vers réseaux secondaires** où se produisent la majorité des accidents, au détriment des autoroutes, **un ciblage plus efficace des départements où la mortalité est supérieure à la moyenne nationale**, ainsi qu'un **déploiement des nouveaux types de radar dans les départements d'outre-mer** seraient en effet bienvenus.

En outre, **le déploiement de ces nouveaux équipements ne doit pas atténuer l'efficacité de l'ensemble du parc**. À cet égard, il importe de souligner qu'en 2017, le **taux de disponibilité des radars** - indicateur 1.3 de l'objectif n° 1<sup>2</sup> du programme 751 - **ne devrait pas fléchir** : elle devrait même augmenter de 92,5 % à 93 %. De même, le **taux de transformation des messages d'infraction** émis par les dispositifs de contrôle automatisé - indicateur 1.2 du programme précité - **est en nette augmentation** (ce taux devrait atteindre 75 % en 2017 pour les immatriculations françaises et étrangères, contre 69,6 % et 71,8 % en 2016). Enfin, **l'évolution des vitesses moyennes** (indicateur de performance 1.1 de l'objectif n° 1 du programme) sur les différents réseaux routiers est **encourageante** : 80,1 km/h en 2015, 79,9 km/h en 2016 et 77 km/h prévus en 2017.

---

<sup>1</sup> Les radars automatiques : la recette miracle contre l'insécurité routière ?, *Rapport n° 644 (2016-2017) d'information fait par Vincent Delahaye au nom de la commission des finances.*

<sup>2</sup> « Assurer l'efficacité du système de contrôle automatisé, en termes de respect des règles du code de la route et en termes de gestion ».

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

	2014	2015	2016 (selon loi de règlement)	2017 (prévision)	2018 (prévision)
Radars fixes	2 193	1 988	2 051	1 916	1 476
Radars discriminants	209	216	373	410	600
Radars mobiles	760	551	884	500	501
Radars mobiles-mobiles	129	220		440	497
Radars chantiers	0	5	203	336	470
Radars vitesses moyennes	63	92	101	97	103
Radars feux rouges	712	691	706	687	333
Radars tourelles	0	0	0	0	455
Radars urbains	0	0	0	0	185
Radars passages à niveau	48	62	80	76	80
<b>Total hors pédagogiques</b>	<b>4 114</b>	<b>3 825</b>	<b>4 398</b>	<b>4 462</b>	<b>4 700</b>
Radars pédagogiques	1 023	889	889	889	882
<b>Total</b>	<b>5 137</b>	<b>4 714</b>	<b>4 989</b>	<b>5 351</b>	<b>5 582</b>

NB : le nombre de radars est pondéré dans la mesure où l'entretien de chaque équipement engendre des dépenses à partir de la date à laquelle il a été effectivement installé ou mis en service et jusqu'à la date de son retrait. Ainsi, par exemple, un équipement installé ou mis en service le 1<sup>er</sup> juillet a une valeur de 0,5 (6 mois sur 12) dans le calcul du total. De même, un équipement retiré le 1<sup>er</sup> mai n'aura une valeur que de 0,33 (4 mois sur 12).

Source : projets annuels de performances annexés au projet de loi de finances pour 2017 et 2018, réponse au questionnaire budgétaire

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

- **79,19 millions** d'euros (soit un budget en hausse de 21,8 % par rapport à 2017) pour le « *maintien en condition opérationnelle des dispositifs de contrôle* » dont :

- près du tiers - **25 millions d'euros** (contre 11 millions d'euros pour 2017) - permettront de couvrir l'**externalisation** des véhicules à bord desquels ils sont embarqués, ce montant devant être porté à 65 millions les années suivantes ;

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

- le solde - **45,19 millions** -, soit un montant en légère hausse, de 5,3 %, par rapport à 2017 (47,58 millions), est destiné à l'entretien des dispositifs en place, leur maintenance curative, leur évolution aux adaptations logicielles, la modification des équipements en place et les réparations dues notamment aux actes de vandalisme<sup>1</sup>.

- **28,08 millions** d'euros (soit un budget en hausse de 38 % par rapport à 2017) pour le financement du « *pilotage du déploiement et du maintien en condition opérationnelle* »

### **3. La baisse de la subvention accordée à l'ANTAI compensée par une augmentation de la dotation en fonds propres ne saurait occulter un fonds de roulement anormalement élevé**

L'action 02 « Centre national de traitement » du programme 751 dont le montant - 82 millions d'euros - reste inchangé en 2018 par rapport à 2017, porte principalement la **subvention pour charges de service public accordée à l'agence nationale du traitement automatisé des infractions (ANTAI)**, au titre de la gestion du CNT de Rennes. Cette subvention s'élève pour 2018 à **67 millions d'euros**, contre 70 millions d'euros en 2017, soit une **baisse de 4,3 %**. À cette dotation s'ajoutent les 26,2 millions - soit un montant identique à celui prévu en 2017 - du programme 753, qui complète un budget qui se monte au total à 108,2 millions d'euros.

L'enveloppe globale allouée à l'ANTAI sera donc abondée par une dotation en fonds propres s'élevant à 15 millions d'euros.

Le budget de l'ANTAI étant constant par rapport à l'an dernier, la part de la contribution de la dotation en fonds propres augmente (13,8 % contre 11,1 % en 2017).

La délégation à la sécurité routière (DSR) souligne que l'activité de l'ANTAI connaît une forte croissance de son activité, à laquelle contribuent plusieurs facteurs :

- l'augmentation du parc de radars, à la suite du comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 2 octobre 2015, et la forte hausse (+ 20,6 % par rapport à 2016) du nombre d'avis de contraventions ;

- le développement des échanges transfrontaliers à de nouveaux pays européens qui sont passés de 3 en 2013 à 13 en 2017 (dont 3 nouveaux pays depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017) ;

---

<sup>1</sup> Le **nombre de dégradations** a fortement diminué entre 2011 et 2015 - de 4 142 à 2 403, ce qui s'explique en particulier par le déploiement de radars mobiles et des radars autonomes (radars chantier) en remplacement de radars fixes. **Cependant il connaît une très forte hausse en 2016** (3 548, soit **une augmentation de 47,6 %** par rapport en 2015) alors que 2017 a été marquée par de nombreux actes de vandalisme, survenus pendant l'été et liées au renchérissement du paquet de cigarettes à 10 euros, décidé par le Gouvernement. Le **nombre de dégradations par équipement** est quant à lui passé de 1,15 en 2011, à 0,58 en 2015 pour remonter à **0,81 en 2016**.

---

- les effets de la nouvelle infraction de non-désignation de l'identité du conducteur par les personnes morales propriétaires du véhicule en infraction – introduite par la loi de modernisation de la justice du 21<sup>e</sup> siècle du 8 novembre 2016, qui a connu une hausse rapide et continue depuis le début de l'année 2017 ;

- la préparation et la mise en place de la décentralisation du stationnement payant (cf. *infra*), l'ANTAI ayant de plus été désignée comme responsable de l'émission de titres exécutoires en cas de non-paiement du forfait post-stationnement.

Elle indique en outre que cette hausse d'activité a pu être maîtrisée grâce aux économies engendrées par les marchés relatifs à la chaîne nationale de traitement « CNT 4 » mais également grâce à la dématérialisation de la relation avec les usagers :

- plus d'un tiers des démarches sont actuellement réalisées en ligne, ce taux dépassant les 50 % pour les personnes morales ;

- l'usage des services en ligne (consultation du dossier, contestation...) devrait encore se renforcer grâce à la refonte du site internet intervenu en juillet 2017 qui offre par ailleurs un accès facilité par tablette et smartphone ;

- enfin, l'envoi de contraventions par voie dématérialisée aux contrevenants pour lesquels l'ANTAI dispose de l'adresse électronique est désormais opérationnel.

En outre, le **pilotage stratégique** de l'ANTAI a été **renforcé** au moyen d'un plan d'action, décliné le 9 février 2016 par l'autorité de tutelle de l'ANTAI. Un **contrat d'objectifs et de performance (COP) 2016-2019** a également été adopté par son conseil d'administration le 20 juillet 2016.

Le **décret n° 2017-1136 du 5 juillet 2017**, qui modifie le décret constitutif de 2011, a conduit à préciser que la **mission première** de l'agence est d'agir en tant que **prestataire de services de l'État**, de collectivités territoriales ou de tout organisme public ou privé chargé d'une mission de service public, pour les infractions routières issues des dispositifs de contrôle automatisé ou de verbalisation électronique.

Toutefois, et en dépit de l'extension de son périmètre d'action, votre rapporteur souligne, à l'instar de son prédécesseur, que le **fonds de roulement de l'agence demeure anormalement élevé**.

D'après la note d'analyse de l'exécution budgétaire 2016 de la Cour des comptes, le fonds de roulement de l'ANTAI, dont la dotation est portée par les programmes 751 « Radars » et 753 « PVe », est estimée, fin 2015, à 30,04 millions, soit « *le double de son niveau prudentiel estimé à 14,5 M€ par la direction du budget* ». Ce fonds augmente encore – de 23,5 % – pour atteindre

**37,8 millions d'euros** au 31 décembre 2016<sup>1</sup>, ce qui représente 46 % de son budget.

La note de la Cour des comptes fait également état d'un **audit** de l'exercice de la tutelle du ministère de l'intérieur sur ses opérateurs réalisé par plusieurs corps d'inspection et daté du **22 octobre 2015** qui souligne « *la dispersion des enjeux fixés à l'agence entre missions réglementaires à forts enjeux techniques et technologiques et son implication directe dans la mise en œuvre de la politique de sécurité routière du gouvernement* ».

En conséquence, **votre rapporteur propose un amendement**, figurant en annexe du présent rapport, **visant à diminuer le budget de l'agence**, à hauteur de **20 millions d'euros**.

#### ***E. LA POURSUITE DE L'AMÉLIORATION DU SNPC, FAISANT SUITE À L'ÉCHEC DE FAETON 2***

À la suite de l'échec du projet **FAETON 2**, arrêté par le ministère de l'intérieur le 9 décembre 2016, il a été décidé de **maintenir** et de **faire évoluer le système national du permis de conduire (SNPC) en mettant à profit les développements de FAETON**.

**Le montant du budget affecté au SNPC est identique à celui de l'an dernier, soit 14,08 millions d'euros**. Toutefois, sa structure est modifiée : les crédits alloués aux évolutions informatiques liées au Plan préfectures nouvelle génération diminuent de 1,16 million d'euros et les dépenses de maintenance informatique sont réduite de 1 million d'euros, tandis que 2 millions supplémentaires sont prévus pour la « *poursuite des travaux de rénovation technologique du SNPC* ».

---

<sup>1</sup> Dans son rapport de 2013, mon prédécesseur, Vincent Delahaye, rapporteur spécial des crédits de la sécurité routière, indiquait déjà que l'ANTAI disposait alors de 16,7 millions euros de fonds de roulement, alors que son niveau optimal était estimé à 14,5 millions, soit « 40-45 jours de dépenses de fonctionnement ». Il concluait que le « confort » budgétaire de l'ANTAI « doit donc amener à une vigilance accrue en matière de gestion des deniers publics afin de minimiser le ratio dépenses de l'Agence/ produit des amendes. »

## L'évolution du SNPC après l'arrêt du programme FAETON 2

La **version du logiciel FAETON** livrée par le groupement d'entreprises formé par Cap Gemini et Jouve dans le cadre du marché de réalisation qui leur a été confié, présentait de **nombreuses anomalies** qui se sont révélées **rédhibitoires**.

Le ministre de l'intérieur a donc décidé le **9 décembre 2016 d'arrêter le projet FAETON**. Cette décision a pour conséquence de valider le principe de rénovation du Système national des permis de conduire (SNPC) rendue nécessaire pour en assurer la pérennisation.

L'application **Système national du permis de conduire (SNPC)** actuellement en service avait déjà fait l'objet de modifications successives destinées en premier lieu à prendre en compte les évolutions législatives et réglementaires intervenues en matière de permis de conduire, et tout particulièrement celles liées à la **3<sup>e</sup> directive européenne n° 2006-126 CE du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire, ayant pour objet d'harmoniser les règles de gestion du permis au sein de l'Union Européenne** et dont la transposition effective était assortie d'une contrainte calendaire.

Les mesures arrêtées lors du comité interministériel de sécurité routière (CISR) du 2 octobre 2015 ont également un impact sur le système d'information du permis de conduire. Des études sont en cours pour préciser les conditions d'évolution du SNPC afin de traduire au plan informatique plusieurs décisions du CISR (instauration d'une formation post-permis, création d'un permis à points virtuel pour les conducteurs étrangers, mise en place d'un accès destiné aux entreprises des transports publics routiers de marchandises et de voyageurs afin de connaître la validité du permis de conduire des salariés employés à la conduite des véhicules).

Dans le cadre du **Plan préfectures nouvelle génération** qui aura notamment pour conséquence la fermeture en novembre 2017 des guichets « permis de conduire » en préfecture, et des procédures entièrement dématérialisées, ont par ailleurs été conçues et développées afin de permettre aux usagers de faire leur demande de droits et de titres. Leur réalisation a nécessité de procéder à une refonte de l'architecture du SNPC pour recourir à des technologies web. L'évolution ainsi engagée s'est également traduite par une nouvelle ergonomie facilitant l'appropriation du logiciel par ses utilisateurs.

La rénovation déjà engagée est suivie par une phase plus conséquente de travaux portant sur la **modernisation des composants techniques du système d'exploitation et de gestion** de la base de données du SNPC afin d'une part, d'en prévenir l'obsolescence, et d'autre part, d'en garantir l'évolutivité. Ces travaux se dérouleront sur plusieurs années et de façon coordonnée avec les évolutions fonctionnelles ou réglementaires actuelles ou à venir.

*Source : réponse au questionnaire budgétaire*

## **F. DES PROGRÈS ENFIN RÉALISÉS DANS LA DÉMATÉRIALISATION DE LA GESTION DU PERMIS À POINTS**

### **1. La notification des points de permis devrait engendrer un nombre de lettres et un coût record en 2018**

S'agissant de la gestion du permis à points, en 2018, il est prévu que plus de **22 millions de lettres de retrait et de restitution de points** seront adressées aux automobilistes, pour une dépense estimée à **17,5 millions d'euros**.

Alors que mon prédécesseur a déploré depuis plusieurs années l'opportunité d'une telle dépense et déposé plusieurs amendements pour supprimer l'envoi de ces courriers, pour la première fois, les prévisions budgétaires intègrent la **communication des lettres par voie dématérialisée** à hauteur de 10 %.

### **2. La dématérialisation des envois : une innovation proposée depuis des années par la commission des finances du Sénat**

Depuis cinq ans, notre collègue Vincent Delahaye s'interrogeait en effet sur **l'opportunité de cette dépense**, s'agissant notamment des lettres de retrait de points. À son initiative, plusieurs amendements visant à supprimer les dispositions de l'article L. 223-3 du code de la route imposant l'envoi de ces lettres avaient été adoptés par le Sénat, de même que des amendements réduisant à due proportion les crédits du présent programme.

À l'occasion de la préparation de l'examen du projet de loi de finances pour 2014, mon prédécesseur avait interrogé le Gouvernement sur l'opportunité de maintenir ces envois. La réponse qui lui avait été apportée spécifiait que : *« la suppression de ces lettres simples, entraînant la suppression de cette « information-notification » provoquerait une dégradation des garanties accordées aux automobilistes sur les droits de la défense concernant le régime des sanctions administratives. Une telle évolution serait en outre contraire à l'action conduite par le Défenseur des droits afin d'améliorer constamment l'information des contrevenants. »*

Depuis 2014, et dans le cadre de la Modernisation de l'action publique (MAP), le ministère de l'intérieur a **ouvert le site Internet Télépoints** (<https://tele7.interieur.gouv.fr/telepoints/identification.do>), permettant à tout conducteur de consulter le solde de ses points. Il existe par ailleurs plusieurs autres moyens d'informations, notamment au guichet de la préfecture. En outre, l'ordonnance n° 2015-1241 du 7 octobre 2015 relative à la communication dématérialisée des décisions de minoration du solde de points affecté au permis de conduire a prévu la possibilité pour l'intéressé, sur sa demande, d'être informé du retrait de points par voie électronique plutôt que par lettre simple.

Souhaitant vivement que la dématérialisation introduite en 2018 ne nuise pas à l'information des contrevenants – mais au contraire l'améliore –, votre rapporteur encourage la délégation à la sécurité routière à communiquer fortement sur cette innovation, afin que la proportion des lettres envoyées par voie dématérialisée augmente rapidement les prochaines années, et réduise considérablement les frais liés à cette gestion.

### **L'introduction de la dématérialisation pour la communication des lettres de notification de points**

Le dispositif de communication dématérialisée des courriers relatifs au permis à points a été prévu afin de mettre à disposition du conducteur au format électronique et en vue d'un téléchargement, les décisions de retrait et d'ajout de points sur le solde dont est doté son permis de conduire. **L'utilisateur doit au préalable s'être inscrit au télé-service** qui sera mis en place dans ce but et **avoir déclaré une adresse de courrier électronique**. C'est à cette adresse, dont il doit effectuer la mise à jour auprès du télé-service en cas de changement, qu'il recevra **un message lui notifiant la mise à disposition d'un courrier pouvant être consulté, téléchargé et, le cas échéant, imprimé**.

L'inscription à ce télé-service nécessite que le titulaire du permis de conduire s'authentifie afin de garantir la réception des seules lettres le concernant. Cette authentification est possible avec **France Connect** (<https://franceconnect.gouv.fr/>) en utilisant l'identifiant délivré par l'un des fournisseurs reconnus à cet effet : la direction générale des finances publiques (DGFiP), la Poste ou encore la Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM).

La communication dématérialisée sera **mise en œuvre après qu'ait été examiné par la commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL) le projet d'arrêté** portant création du traitement individuel de données associé à ce télé-service.

*Source : réponse au questionnaire budgétaire*

## **G. LA DIFFUSION DU PROCÈS-VERBAL ÉLECTRONIQUE (PVE) ACHEVÉE AU SEIN DES FORCES DE L'ORDRE DE L'ÉTAT, TOUJOURS EN COURS DANS LES COLLECTIVITÉS**

### **1. Un programme à la dotation inchangée en 2018 alors que les forces de l'ordre de l'État sont totalement équipées du PVE**

Outre le CNT, l'ANTAI s'est également vu confier le déploiement et la gestion du **procès-verbal électronique (PVE)**, dont les dépenses sont retracées sur le **programme 753 « Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers »**. Ainsi, le programme porte une dotation de **26,2 millions d'euros** en 2018, soit un montant inchangé par rapport à 2017. Alors que l'équipement des forces de l'ordre de l'État est achevé, les communes, quoique de plus en plus nombreuses à faire le choix du PVE – n'en sont pas encore toutes équipées.

## **2. Le PVe, un outil dont la diffusion au sein des collectivités territoriales est favorisée par l'existence d'un fonds d'amorçage**

### **Le procès-verbal électronique (PVe)**

La mise en œuvre de la dématérialisation de la gestion des infractions aux règles de la circulation routière sanctionnées par une amende forfaitaire ou par une amende forfaitaire majorée, s'est traduite par la mise en œuvre en 2010 du projet de procès-verbal électronique (PVe). Cette réforme avait pour objectif de moderniser substantiellement, au profit des forces de l'ordre de l'État et des polices municipales, la gestion des amendes, en substituant au carnet à souche des outils nomades de type PDA ou terminal informatique embarqué (TIE ou IHM web). À la fin 2014, le PVe a été étendu à l'ensemble du domaine contraventionnel relevant de l'amende forfaitaire, portant le nombre de natures d'infraction pouvant être relevées à plus de 1 270.

Une extension supplémentaire faite en 2015, et couvrant la totalité du domaine fluvial, a porté ce nombre à plus de 1 400 natures d'infraction différentes.

La direction centrale de la sécurité publique (DCSP) est désormais largement équipée et utilise très largement le PVe qui couvre plus de 97 % des contraventions forfaitisées.

L'applicatif PVe, qui vise à remplacer le carnet à souches, couvre aujourd'hui l'ensemble des infractions relevées par timbre-amende (circulation routière, environnement, nuisances sonores...). Toutefois, la grande majorité des procès-verbaux électroniques est utilisée pour verbaliser des comportements dangereux sur la route (72 % des avis de contravention issus de la verbalisation des agents de l'État concernaient des infractions à la sécurité routière en 2016).

D'ici début 2018, les outils de verbalisation des forces de l'ordre seront remplacés par des équipements plus performants dans le cadre du projet de mobilité NEO (Nouvel Équipement Opérationnel) visant à mettre à disposition des policiers et des gendarmes des terminaux connectés (ordiphones et tablettes) pour accéder aux applications.

S'agissant des collectivités locales, fin 2016, 3 164 communes (soit une hausse de 22,4 % par rapport à 2015) ont désormais intégré le PVe, parmi lesquelles les 41 villes de plus de 100 000 habitants (incluant Paris) et 95 % des villes de 50 à 100 000 habitants.

Au total 2 500 collectivités ont doté 25 000 agents de près de 14 000 ordiphones. Dans ce cadre, de nouveaux équipements modernes de type smartphone sont progressivement déployés et permettent, par exemple, le contrôle du paiement du stationnement par géolocalisation et la lecture automatique des immatriculations de véhicules. Ce déploiement a notamment été rendu possible par le fonds d'amorçage mis en place par l'État, par la loi de finances rectificative pour 2010, afin d'inciter les collectivités territoriales à se doter d'une solution de verbalisation électronique et permettant le remboursement des équipements de verbalisation dans la limite de 50 % de leur coût et à hauteur de 500 euros par appareil.

Au total, 23,81 millions de messages d'infraction issus des PVe ont été enregistrés en 2016, ce qui représente une augmentation de 11,1 % par rapport à 2015.

Sur la période 2014 à 2016, le taux de recouvrement des PVe est de 63 % en moyenne (45,5 % pour les contrevenants étrangers et 63,1 % pour les contrevenants français), la délégation à la sécurité routière ne disposant pas de statistiques relatives au recouvrement des procès-verbaux non électroniques.

*Source : réponse au questionnaire budgétaire et document de politique transversale (DPT) « Sécurité routière » annexé au projet de loi de finances pour 2018*

### **3. Un programme 753 dont l'existence interroge**

**Votre rapporteur s'interroge sur la pertinence du programme 753**, dont la dotation ne représente qu'à peine 2 % du montant du produit affecté au CAS « Radars » et qui abonde, via son unique action, et en complément du programme 751, la subvention pour charges de service public de l'ANTAI au titre du déploiement du PVe. À l'instar de l'ancien programme 752, absorbé depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017 par le programme 751, il pourrait être opportun de fusionner le programme 753 avec ce dernier.

#### ***H. LES DÉPENSES EN FAVEUR DES COLLECTIVITÉS LOCALES EN FORTE BAISSÉ, CONSÉQUENCE DE LA DÉCENTRALISATION DU STATIONNEMENT PAYANT À PARTIR DE L'AN PROCHAIN...***

**La dotation totale prévue par le projet de loi de finances pour 2018 qui s'élève à environ 516,60 millions d'euros, est en nette diminution (de -22,3 %) par rapport aux crédits demandés dans la loi de finances initiale pour 2017.**

Ce programme est financé par deux voies :

- la première, une enveloppe de 75 millions d'euros, issue des amendes forfaitaires de police relevées par la voie de radars automatiques ;

- la seconde, correspond à 53 % du produit des autres amendes forfaitaires et des amendes forfaitaires majorées de la police de circulation et du stationnement routiers, après minoration pour financer les dépenses liées au déploiement du procès-verbal électronique supportées par le programme 753 « Contrôle et modernisation de la politique de circulation et du stationnement routiers » et du montant de 45 millions d'euros affecté au budget de l'État.

Si les communes et leurs groupements devraient bénéficier de la décentralisation du stationnement payant, dont elles percevront directement les recettes, **il convient de s'interroger, à moyen terme, sur la baisse de ressources des départements**, qui, en 2017, ont bénéficié de 70 des

170 millions issus des amendes forfaitaires radars et affectés au programme 754, qui leur permettent de « financer des opérations contribuant à la sécurisation de leur réseau routier »<sup>1</sup>.

### Dépenses par action et par nature

		Exécution 2016	Ouverts en LFI pour 2017	Demandés pour 2018	Écart 2017 - 2018 (en %)	Écart 2016 - 2018 (en %)
Section 2 : Circulation et stationnement routiers						
754	<b>Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières</b>					
Titre 6	Dépenses d'intervention	637 593 006	664 790 165	516 557 675	- 22,3	- 19,0

N.B : exécution 2016 en crédits de paiement ; LFI 2017 et PLF 2018 (autorisations d'engagement = crédits de paiement).

Source : projets annuels de performances, rapports annuels de performances

## 1. L'impact de la décentralisation du stationnement payant devrait être compensé par un système prévu par la loi de finances pour 2016

### La mise en œuvre de la décentralisation du stationnement payant au 1<sup>er</sup> janvier 2018 et son impact sur l'État et les collectivités territoriales

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

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

<sup>1</sup> Articles L. 2334-24 et L. 2334-25 du code général des collectivités territoriales.

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

- la création et le fonctionnement de la **commission du contentieux du stationnement payant (CCSP)**, installée à **Limoges**, chargée d'instruire les recours contre les FPS ;
- les **modalités de compensation des bénéficiaires** du produit des amendes de police au titre du compte d'affectation spéciale (CAS), à la suite du retrait du produit des amendes de stationnement des masses réparties.

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

**L'article L.2334-24 du code général des collectivités territoriales (CGCT) prévoit que l'État rétrocède aux communes et à leurs groupements le produit effectivement recouvré des amendes de police** (de circulation, de stationnement et une fraction des amendes radars) dressées sur leur territoire. Depuis 2011, les crédits relatifs au produit des amendes de police relèvent d'un compte d'affectation spéciale (CAS).

Les communes et groupements de plus de 10 000 habitants perçoivent directement le produit des amendes de police, au prorata du nombre d'amendes dressées sur leur territoire. Les communes et groupements de moins de 10 000 habitants le perçoivent de manière indirecte à travers une enveloppe départementale calculée sur la base des contraventions dénombrées sur le territoire de ces collectivités. Les attributions sont décidées par le conseil départemental.

Par dérogation, les communes franciliennes ne perçoivent que 25 % de ce produit, 50 % étant fléché vers le syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) et 25 % vers la région Île-de-France (RIF).

**La décentralisation du stationnement payant a pour effet de retirer le produit des amendes pour stationnement payant de la masse répartie, ce produit devant être directement perçu par les collectivités.**

Afin de neutraliser les effets mécaniques de la réforme, à la fois pour l'État et pour les collectivités, **l'article 63 de la loi MAPTAM**, modifiée par la loi de finances pour 2016, prévoit que « *les pertes nettes de recettes [...] constatées pour l'État et pour les collectivités territoriales, sont compensées par la prochaine loi de finances* » :

- Le **mode de compensation de l'État** est prévu par l'article 45 de la loi de finances pour 2016, qui l'organise à l'intérieur du CAS, par prélèvement sur la fraction du produit des amendes radars fléchée vers le CAS. La loi précise que la perte nette de recettes pour l'État « *correspond à la part du produit perçu par l'État, lors de la dernière année connue, au titre des amendes forfaitaires et amendes forfaitaires majorées relatives au stationnement payant* » – c'est-à-dire le montant que percevra l'État au titre des amendes dressées en 2017 ;
- **L'article 78** de la loi de finances rectificative pour 2016 a précisé les modalités de compensation pour les collectivités territoriales de moins de 10 000 habitants. Il prévoit que **les sommes allouées à chaque département soient au moins égales à la moyenne des sommes perçues au titre des trois derniers exercices** ;

- L'article précité fait également évoluer le **système de répartition du produit des amendes de police en Île-de-France** en vue de compenser les pertes de recettes résultant de la réforme pour le STIF et la région. À compter de la répartition du produit des amendes de police en 2019, les communes franciliennes percevront l'intégralité du produit correspondant aux amendes de police dressées sur leur territoire. Le financement de la région Île-de-France (RIF) et du STIF ne sera plus assuré par une part variable des recettes au titre du CAS mais par une contribution fixe correspondant exactement aux montants de la contribution de la commune en 2018. Les communes franciliennes percevront l'intégralité des recettes de la redevance de stationnement et du forfait de post-stationnement, la contribution STIF/RIF étant prioritairement prélevée sur le produit des amendes de police. Dans le cas où cette contribution excéderait le montant perçu au titre du CAS, il sera opéré un prélèvement sur les douzièmes de fiscalité de la commune.

Source : réponse au questionnaire budgétaire

## **2. L'utilisation des amendes de la circulation par les collectivités territoriales, exposée dans un nouveau « jaune budgétaire », fait l'objet d'un effort de transparence appréciable**

### **L'utilisation par les collectivités territoriales du produit des amendes de la circulation**

L'utilisation par les collectivités territoriales du produit des amendes de la circulation est encadrée par l'article R. 234-12 du code général des collectivités territoriales qui dispose :

*« Les sommes allouées en application des articles R. 2334-10 et R. 2334-11 sont utilisées au financement des opérations suivantes :*

*1° Pour les transports en commun :*

- a) Aménagements et équipements améliorant la sécurité des usagers, l'accueil du public, l'accès aux réseaux, les liaisons entre réseaux et avec les autres modes de transport ;*
- b) Aménagements de voirie, équipements destinés à une meilleure exploitation des réseaux ;*
- c) Équipements assurant l'information des usagers, l'évaluation du trafic et le contrôle des titres de transport.*

*2° Pour la circulation routière :*

- a) Étude et mise en œuvre de plans de circulation ;*
- b) Création de parcs de stationnement ;*
- c) Installation et développement de signaux lumineux et de la signalisation horizontale ;*
- d) Aménagement de carrefours ;*
- e) Différenciation du trafic ;*
- f) Travaux commandés par les exigences de la sécurité routière ».*

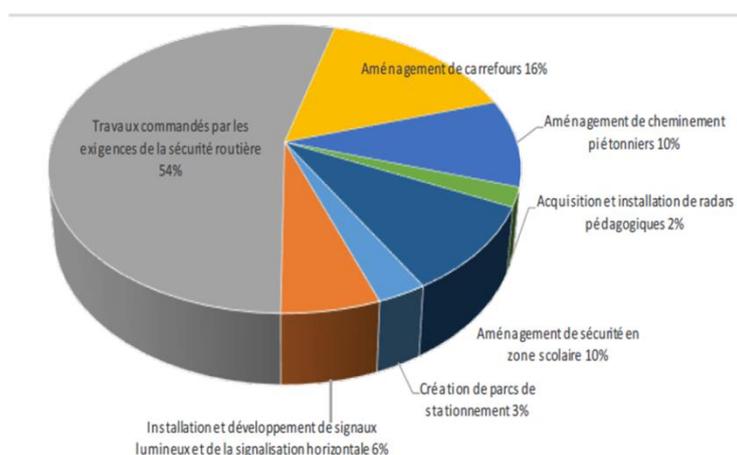
Les investissements réalisables portent donc sur les aménagements et équipements améliorant la sécurité des usagers et l'accès aux réseaux de transport en commun, mais également les aménagements de sécurisation des infrastructures et de leurs équipements, les aménagements de carrefours et les équipements assurant l'information des usagers et la gestion du trafic.

**L'intégralité de ces opérations participe à l'objectif global de lutte contre l'insécurité routière.**

L'affectation par les collectivités territoriales des recettes issues de la répartition des amendes de la police de circulation pour 2016 n'est pas encore connue. En revanche, l'affectation du produit des amendes de police pour l'exercice 2015 a été réalisée. Ce sont plus de 6 000 opérations qui sont financées par ce biais.

La répartition par nature de dépense (en dehors des opérations liées aux transports en commun réalisées notamment par le syndicat des transports d'Île-de-France) est retracée dans le graphique ci-dessous<sup>1</sup> :

### Répartition du produit des amendes de la circulation affectées aux collectivités territoriales par nature d'opération



*Source : délibérations des départements au titre de la répartition du produit des amendes de la circulation pour les communes de moins de 10 000 habitants.*

Les autres travaux commandés par les exigences de la sécurité routière sont composés notamment de travaux d'aménagement de routes départementales ou de voirie communale, de la pose de coussins berlinois<sup>2</sup>, de l'implantation de ralentisseurs et de la création de pistes cyclables protégées le long des voies de circulation.

<sup>1</sup> Cette répartition est effectuée à partir de remontées effectuées par 80 préfectures des délibérations des départements au titre de la répartition des amendes de la circulation pour les communes de moins de 10 000 habitants.

<sup>2</sup> Surélévateur de chaussée utilisé pour faire respecter les limitations de vitesse aux automobilistes, notamment les zones 30. Compte tenu de ses dimensions et de sa forme trapézoïdale, le coussin berlinois ne gêne pas les bus, ni les motards, ni les cyclistes. Le coussin est dit « berlinois » car il a été testé pour la première fois à Berlin.

Ainsi, ce sont près de 250 opérations d'installation de radars pédagogiques qui ont été financées, plus de 1 100 opérations d'aménagement de carrefours, plus de 500 opérations d'aménagement en zone scolaire et plus de 500 opérations d'aménagement de cheminement piétonnier.

Il s'agit de multiples opérations de sécurisation quotidienne décidées au niveau local, d'ampleur financière parfois modeste. Les niveaux communaux et départementaux sont les plus à même de déterminer les besoins les plus prégnants en raison de leur connaissance des réseaux acquise en tant que gestionnaire de voirie.

*Source : Jaune budgétaire « Utilisation par l'agence de financement des infrastructures de transport de France et par les collectivités territoriales du produit des recettes qui leur est versé par le CAS "Contrôle de la circulation et du stationnement routiers" » annexé au projet de loi de finances pour 2018*

### **I. ... DONT L'ÉTAT NE DEVRAIT PAS PÂTIR, BIEN AU CONTRAIRE**

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

Ce programme bénéficie cette année d'un apport conséquent issu du produit des amendes forfaitaires radars qui, les années précédentes, bénéficiaient, à hauteur de 170 millions, exclusivement au programme 754 « Collectivités territoriales » pour ce qui concernait la section 2 « Circulation et stationnement routiers ».

**L'apport**, en 2018, de **95 millions d'euros** – soit 56 % de cette enveloppe – issus des amendes forfaitaires « radars » au programme 755, **compense largement la baisse des recettes issues des amendes forfaitaires « hors radars »**, conséquence de la dépenalisation du stationnement payant. Ces **crédits**, qui participent au financement de toutes les dépenses publiques et ne contribuent pas seulement au désendettement de l'État, **progressent** en effet de **plus de 10 %** par rapport aux crédits ouverts par la loi de finances initiale pour 2017 et l'exécution 2016.

### Dépenses par action et par nature

		Exécution 2016	Ouverts en LFI pour 2017	Demandés pour 2018	Écart 2017 - 2018 (en %)	Écart 2016 - 2018 (en %)
Section 2 : Circulation et stationnement routiers						
755	<b>Désendettement de l'État</b>					
Titre 3	Dépenses de fonctionnement	440 541 249	438 776 184	486 570 013	+ 10,9 %	+ 10,4 %

N.B : exécution 2016 en crédits de paiement ; loi de finances initiale pour 2017 et projet de loi de finances pour 2018 (autorisations d'engagement = crédits de paiement).

Source : projets annuels de performances, rapports annuels de performances

Compte tenu de ces éléments, votre rapporteur vous propose **deux amendements**, destinés à augmenter la dotation du programme 754 « Collectivités territoriales » en prélevant une fraction du produit des amendes forfaitaires venant abonder le programme 755 « Désendettement de l'Etat ». Cet apport, limité à **47,8 millions d'euros**, a pour objet d'amortir le choc de la réforme du stationnement payant pour les collectivités **sans pour autant diminuer le montant des crédits** du programme 755. Celui-ci demeurerait inchangé par rapport au montant ouvert par la loi de finances initiale pour 2017.

#### IV. LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

En **première délibération**, l'Assemblée nationale a adopté, le 3 novembre 2017, les crédits du programme « Sécurité et éducation routières » et du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers ».

L'amendement n° II-432, présenté par le Gouvernement et portant article additionnel après l'article 63, a été adopté.



---

## EXAMEN DES ARTICLES RATTACHÉS

### ARTICLE 67

#### **Prorogation d'un an du fonds d'amorçage en faveur des communes ou de leurs groupements faisant l'acquisition d'équipements nécessaires au procès-verbal électronique (« PVe »)**

**Commentaire : le présent article vise à proroger d'une année l'existence du fonds d'amorçage en faveur des communes ou de leurs groupements faisant l'acquisition des équipements nécessaires à l'utilisation du procès-verbal électronique (PVe).**

#### **I. LE DROIT EXISTANT**

Créé par l'article 3 de la loi n° 2010-1658 du 29 décembre 2010 de finances rectificative pour 2010, pour une durée de sept ans à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011, ce fonds a été doté de 7,5 millions d'euros, ponctionnés en 2010 sur le prélèvement sur les recettes de l'État au titre du produit des amendes de police relatives à la circulation routière.

Cet article 3 prévoit que les communes ou groupements peuvent bénéficier d'une participation financière à concurrence de 50 % de la dépense, dans la limite de 500 euros par terminal et des crédits du fonds disponibles.

Désormais ce fonds bénéficie de ressources disponibles estimées à 2 millions d'euros.

Or, sur les 4 663 communes dotées d'au moins un agent de police municipale, 3 764 collectivités ont été enregistrées à l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI). Un nombre significatif de collectivités « primo-accédantes » de taille intermédiaire sont donc susceptibles d'être intéressées par le bénéfice de cette aide financière. Le fonds d'amorçage peut, en outre, également être destiné aux communes déjà équipées : l'évolution des outils de verbalisation permet actuellement aux villes de renouveler leurs équipements et ainsi de les adapter à leurs besoins.

## II. LE DISPOSITIF PROPOSÉ

Le présent article doit permettre, en prolongeant d'un an l'existence du fonds, d'apporter un soutien financier au-delà de 2017 et dans la limite des fonds disponibles, aux communes et à leurs groupements qui souhaitent faire l'acquisition pour la première fois des équipements nécessaires à l'utilisation du procès-verbal électronique ou qui souhaitent renouveler leurs équipements et les adapter à leurs besoins.

## III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION DES FINANCES

Soucieux de favoriser l'équipement des collectivités territoriales - qui ne sont pas particulièrement favorisées par ce budget -  **votre rapporteur spécial se prononce en faveur de cet article.**

**Décision de votre commission des finances : votre commission vous propose d'adopter le présent article additionnel sans modification.**

---

*ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 67***Plafonnement de la compensation, pour l'État, de la perte de recettes liée à la décentralisation du stationnement payant en 2018**

**Commentaire : le présent article vise à limiter, au profit des collectivités territoriales, le montant de la compensation de la perte de recettes pour l'État engendrée par la dépenalisation du stationnement qui entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2018.**

**I. LE DROIT EXISTANT**

L'article 49 de loi n° 2005-1719 du 30 décembre 2005 de finances pour 2006, relatif au fonctionnement du compte d'affectation spéciale, prévoit que les versements au budget général « *intègrent (...) une fraction du produit des amendes [forfaitaires perçues par la voie de systèmes automatiques de contrôle et sanction], compensant la perte nette de recettes pour l'État constatée en application du VI de l'article 63 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles* ».

Il précise que « *cette perte nette de recettes correspond à la part du produit perçu par l'État, lors de la dernière année connue, au titre des amendes forfaitaires et amendes forfaitaires majorées relatives au stationnement payant.* »

En 2016, la direction du budget a estimé cette perte nette à 95 millions d'euros.

Par conséquent, les collectivités, qui bénéficient en 2017 de l'intégralité du prélèvement de 170 millions d'euros issus des amendes forfaitaires radars, ne percevraient plus qu'une fraction (75 millions d'euros) de ce montant, la différence (95 millions d'euros) étant versée au budget général.

## II. LE DISPOSITIF PROPOSÉ

Compte tenu des incertitudes liées à l'impact de la réforme de la dépenalisation du stationnement payant, introduite par l'article 63 la loi du 27 janvier 2014, dite loi « MAPTAM », il est proposé de modifier l'article 49 précité de la loi de finances pour 2006.

Cette modification consiste à faire en sorte que, pour 2018, le montant des versements au budget général soit égal à celui prévu par la loi de finances pour 2017.

Il est donc proposé de limiter, pour 2018, le montant des crédits du CAS « Radars », affectés au programme 755 « Désendettement de l'État », au profit du programme 754 « Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières », afin que celui-ci bénéficie d'une fraction supplémentaire du produit des amendes issues du contrôle automatisé.

## III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION DES FINANCES

La modification introduite par cet article additionnel a pour but de permettre d'assurer l'effectivité de l'amendement n° 2 de crédits proposé par la commission des finances et ainsi rééquilibrer, pour l'année 2018, l'évolution des deux programmes, en limitant la baisse des crédits affectés au programme 754 « Collectivités territoriales », tout en « gelant » ceux du programme 755 « Désendettement de l'État ».

**Décision de votre commission des finances : votre commission vous propose d'adopter le présent article additionnel.**

## AMENDEMENTS PROPOSÉS PAR VOTRE COMMISSION DES FINANCES



PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2018

MISSION « CONTRÔLE DE LA CIRCULATION  
ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS »

N°

1

### A M E N D E M E N T

présenté par

M. Jean-Marc GABOUTY, rapporteur spécial

#### ARTICLE 31 (ÉTAT D)

Modifier ainsi les crédits des programmes :

(en euros)

Programmes	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	+	-	+	-
<b>Structures et dispositifs de sécurité routière</b>		20 000 000		20 000 000
<i>dont titre 2</i>				
<b>Contrôle et modernisation de la circulation et du stationnement routiers</b>				
<i>dont titre 2</i>				
<b>Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières</b>				
<i>dont titre 2</i>				
<b>Désendettement de l'État</b>				
<i>dont titre 2</i>				
<b>TOTAL</b>		20 000 000		20 000 000
<b>SOLDE</b>	<b>- 20 000 000</b>		<b>- 20 000 000</b>	

## **OBJET**

Le présent amendement vise à **diminuer de 20 millions d'euros la subvention** versée à l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) (action 02 du programme 751), **en vue d'opérer un prélèvement à due concurrence sur le fonds de roulement de cet opérateur.**

En effet, **le fonds de roulement de l'ANTAI devrait dépasser 38,1 millions d'euros fin 2016**, et rester au-delà du niveau prudentiel du fonds de roulement (estimé à 14,5 millions d'euros, soit 40 à 45 jours de dépenses de fonctionnement).

**Or, malgré ses demandes répétées, votre rapporteur spécial n'a pas obtenu du Gouvernement les justifications sur le niveau prévisionnel attendu du fonds de roulement de l'ANTAI**, qui dépasse de 24 millions d'euros ce niveau prudentiel.

**C'est pourquoi, dans l'attente de cette information, dont la non-communication porte atteinte aux prérogatives de contrôle du Parlement, il est proposé de réduire le fonds de roulement de l'ANTAI de 20 millions d'euros**, avant d'ajuster éventuellement ce montant à la baisse selon les informations qui pourront être communiquées ultérieurement.



PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 201

MISSION « CONTRÔLE DE LA CIRCULATION  
ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS »

N°

2

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. Jean-Marc GABOUTY, rapporteur spécial

ARTICLE 31  
(ÉTAT D)

Modifier ainsi les crédits des programmes :

(en euros)

Programmes	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	+	-	+	-
<b>Structures et dispositifs de sécurité routière</b>				
<i>dont titre 2</i>				
<b>Contrôle et modernisation de la circulation et du stationnement routiers</b>				
<i>dont titre 2</i>				
<b>Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières</b>	47 800 000		47 800 000	
<i>dont titre 2</i>				
<b>Désendettement de l'État</b>		47 800 000		47 800 000
<i>dont titre 2</i>				
<b>TOTAL</b>	47 800 000	47 800 000	47 800 000	47 800 000
<b>SOLDE</b>	<b>0</b>		<b>0</b>	

## OBJET

La dotation totale du programme 754 « *Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières* » prévue par le projet de loi de finances pour 2018 est en nette diminution - de - 22,3 % - par rapport aux crédits demandés dans la loi de finances initiale pour 2017. **Elle se monte désormais à environ 516,60 millions d'euros, soit une baisse de 148 millions d'euros, par rapport à 2017.**

**Cette réduction est justifiée par la baisse estimée des recettes au titre des amendes de stationnement payant, conséquence de l'entrée en vigueur, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018, de la décentralisation et de la dépénalisation des amendes de stationnement.**

Dans un contexte de réduction significative de la dotation globale de fonctionnement (DGF) et compte tenu des incertitudes entourant l'évaluation de l'impact financier de cette réforme du stationnement et de ses compensations, il est ainsi proposé qu'une fraction du produits des amendes forfaitaires radars versées au programme 755 « Désendettement de l'État » - soit 47,8 millions d'euros sur les 95 millions prévus - soit affectée au crédit du programme 754.

Le montant de cette fraction est calculée de sorte du programme 755, qui bénéficie également d'une fraction des amendes majorées et des amendes forfaitaires hors radars, serait abondé au total de 438,8 millions d'euros en 2018 - soit un montant identique à celui ouvert par la loi de finance pour 2017.

Au final, le programme 754 dont les crédits seraient portés à 564,4 millions d'euros, verrait sa dotation diminuer de 15,1 % au lieu de 22,3 %.



PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2018

MISSION « CONTRÔLE DE LA CIRCULATION  
ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS »

N°

3

---

---

## A M E N D E M E N T

présenté par

M. Jean-Marc GABOUTY, rapporteur spécial

---

Après l'article 67

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après la troisième phrase du c du 2° du B du I de l'article 49 de la loi n° 2005-1719 du 30 décembre 2005 de finances pour 2006, il est inséré une phrase ainsi rédigée :

« Pour 2018, le montant de cette perte de recettes est calculé de sorte que le montant des versements au budget général soit égal à celui prévu par la loi de finances initiale pour 2017. »

### OBJET

**Il est proposé de limiter, pour 2018, le montant des crédits du CAS « Radars », affectés au programme 755 « Désendettement de l'État », au profit du programme 754 « Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières », afin que celui-ci bénéficie d'une fraction supplémentaire du produit des amendes issues du contrôle automatisé.**

Cet apport a pour but de **réduire l'ampleur de la baisse des crédits affectés au programme 754** dans le projet de loi de finances pour 2018, justifiée par la **dépénalisation et la décentralisation du stationnement payant**, qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2018.

Les collectivités qui bénéficient en 2017 de l'intégralité du prélèvement de 170 millions d'euros issus des amendes forfaitaires radars, ne percevraient plus qu'une fraction (75 millions d'euros) de ce montant, la différence (95 millions d'euros) étant versée au budget général.

Compte tenu des incertitudes liées à l'impact financier de la réforme du stationnement payant sur l'État et les collectivités, cet **amendement**, qui permet de transférer 47,8 millions d'euros devant contribuer au

désendettement de l'État aux collectivités territoriales, **a donc pour objet de rééquilibrer, pour l'année 2018, l'évolution des deux programmes, en limitant la baisse des crédits affectés au programme 754 « Collectivités territoriales », tout en « gelant » ceux du programme 755 « Désendettement de l'État ».**

---

## EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mercredi 15 novembre 2017, sous la présidence de M. Vincent Eblé, président, la commission a procédé à l'examen des rapports de MM. Philippe Dominati, rapporteur spécial, sur les programmes « Gendarmerie nationale » et « Police nationale » de la mission « Sécurités » (et article 62 *bis*), Jean-Marc Gabouty, rapporteur spécial, sur le programme « Sécurité et éducation routières » de la mission « Sécurités » et le compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers » (et article 67), et Jean Pierre Vogel, rapporteur spécial, sur le programme « Sécurité civile » de la mission « Sécurités » (et article 62 *ter*).

**M. Philippe Dominati, rapporteur spécial des programmes « Police nationale » et « Gendarmerie nationale ».** – Les crédits de paiement sont en hausse de 1,34 % par rapport à 2017, et les autorisations d'engagement de 2,36 %. Pour mémoire, le budget adopté l'an dernier était en hausse de 4,4 % en autorisations d'engagement et de 3,4 % en crédits de paiement.

Sur la période triennale 2018-2020, les crédits de la mission « Sécurités », constituée à 97 % des crédits de la police et de la gendarmerie, devraient augmenter de 2,1 %, contre une augmentation moyenne de 3 % des missions du budget général. Si l'on prend en compte les prévisions d'inflation sur cette période, on constate qu'il ne s'agit donc plus d'une mission régaliennne pour le Gouvernement, puisque l'évolution des crédits est inférieure à l'évolution du budget de l'État.

Cet état de fait est particulièrement surprenant, car j'avais cru comprendre que la sécurité était une priorité absolue du Président de la République. Le 18 octobre dernier, celui-ci a d'ailleurs annoncé la mise en place d'une police de la sécurité du quotidien, dont on ne trouve aucune traduction budgétaire dans le projet de loi de finances.

Ce budget perpétue les carences des budgets du quinquennat précédent : la hausse des effectifs se fait au détriment des moyens de fonctionnement et de l'investissement. J'avais déjà formulé cette critique l'année dernière.

Lors du précédent quinquennat, les effectifs avaient fortement augmenté, avec la création de 8 837 emplois.

Le Président de la République s'est engagé à créer 10 000 emplois sur la période 2018-2022 : la police nationale bénéficiera de 7 500 créations de postes et la gendarmerie nationale, de 2 500.

Le ratio des dépenses de personnel par rapport à l'ensemble des crédits des deux programmes atteindra 86,78 % en 2018. Ce taux ne permettra pas de garantir la capacité opérationnelle des policiers et

gendarmes. En effet, depuis 2006, les dépenses de personnel ont augmenté de 31,5 % au détriment des dépenses de fonctionnement et d'investissement, qui ont baissé de 4,98 %.

Par ailleurs, les comparaisons internationales ne témoignent pas d'une sous-dotation des forces de sécurité intérieure de notre pays. En France, nous avons un gendarme pour 180 habitants. En Europe, seule l'Italie nous devance. En Allemagne, le ratio est de 1 pour 307 habitants, et de 1 pour 431 au Royaume-Uni. Je n'intègre pas les 7 000 agents de « Sentinelle », qui sont des militaires ne relevant pas de la mission « Sécurités ». Au total, la gendarmerie et la police nationales représentent 251 000 fonctionnaires.

Le ratio entre les dépenses de personnel et l'ensemble des crédits était de 80 % en 2006. Sa dégradation est ma principale préoccupation. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle j'ai décidé de vous soumettre un amendement de crédits.

On ne peut que déplorer la faiblesse des dépenses d'investissement et de fonctionnement. L'augmentation faciale des autorisations d'engagement d'investissements ne correspond en réalité qu'au paiement d'actions déjà engagées, et non à des investissements d'avenir.

Il en va de même pour la gendarmerie, pour laquelle le problème est plus important encore. Des loyers n'ont pas été payés en 2015 et 2016, en traînant l'accumulation d'une dette de 115 millions d'euros en autorisations d'engagement. La situation est telle que le Gouvernement est obligé d'envisager un plan quinquennal de résorption de cette dette.

En ce qui concerne le matériel, je me focaliserai sur les véhicules. Le taux de remplacement des véhicules ne permet pas de garantir le maintien de l'âge moyen de la flotte automobile qui s'est dégradé pour la police nationale : il est passé de 4 ans et 10 mois en 2006 à 6 ans et 9 mois dans le budget pour 2018. La dotation permet d'équiper 2 500 véhicules, alors qu'il faudrait que ce nombre atteigne 3 000.

En 2006, le nombre de véhicules était de 33 189. Le point bas a été atteint dans le budget pour 2013, avec 28 146 véhicules. En 2016, ce nombre était de 29 730.

Depuis le quinquennat précédent, on crée chaque année 1 700 à 1 800 postes. Mais pour chaque poste créé, trois véhicules sont supprimés ! Cela montre la distorsion progressive entre les effectifs et les moyens de fonctionnement.

Plusieurs centres de tir ont dû fermer depuis septembre, d'où un fort mécontentement des forces de police et de gendarmerie qui ne peuvent s'entraîner que douze heures et ne tirer que 92 cartouches par an.

Je rappelle avec gravité les suicides presque quotidiens de cette dernière semaine.

---

Ainsi, l'état d'urgence a entraîné plus de 400 assignations à résidence, près de 900 perquisitions administrative, plusieurs millions de contrôles aux frontières, nécessitant une grande mobilisation des forces.

En outre, un évènement a touché la gendarmerie et un autre la police nationale : une directive européenne sur le temps de travail dans la gendarmerie se traduit par moins 46 heures de travail annuel : la gendarmerie départementale est ainsi passée de nos forces sont passées de 1 776 à 1730 heures d'activité en moyenne par an et par agent, soit une diminution de près de 5 % du temps opérationnel des gendarmes, ce qui représente entre 5 et 6 000 ETP. L'augmentation des effectifs dont je vous ai parlé ne compense absolument pas l'application de cette directive. Concernant la police nationale, le gouvernement précédent avait proposé le « vendredi fort » pour améliorer les vacances des agents. Dans un certain nombre de brigades opérationnelles, cette vacation se traduit par la création de brigades supplémentaires. Le nouveau ministre a transformé ce dispositif en « vacation forte », système légèrement atténué par rapport au précédent et qui n'est pas appliqué à la préfecture de police, soit un tiers des effectifs en moins. S'il était mis en application dans toutes les unités, il faudrait créer entre 2 272 et 5 516 ETP. Ces deux mesures représenteraient donc plus de 10 000 ETP si elles étaient intégralement appliquées en année pleine. Vous voyez qu'avec les créations de 1 500 à 1 700 ETP dont nous parlons chaque année, nous sommes loin du compte.

Les tâches indues continuent à peser lourdement sur les forces de l'ordre : les extractions judiciaires sont toujours réalisées par les policiers ou les gendarmes. Depuis trois ans, on nous parle de transferts d'emplois mais les magistrats continuent à réquisitionner les forces de l'ordre, ce qui représente 16 000 ETPT. D'autres tâches indues sont à la charge des forces de l'ordre : procurations, personnel administratif...

Les conditions de travail détériorées expliquent, entre autres, un absentéisme qui atteint 7,5 %.

Je vous présenterai un amendement pour attirer l'attention du Gouvernement sur le fameux ratio dont je vous ai entretenu et qui conduit à une paupérisation des forces de l'ordre. Il s'agit de substituer à des crédits du titre II des crédits destinés au fonctionnement et à l'investissement de la police nationale et de la gendarmerie nationale.

Le nouveau Palais de justice de Paris est gardé par 387 policiers : c'est le seul palais de justice de France gardé par la police nationale car, normalement, l'autorité judiciaire assure sa propre sécurité. Je propose la suppression de ces emplois pour les reverser dans le fonctionnement et l'investissement.

**M. Jean-Marc Gabouty, rapporteur spécial du programme « Sécurité et éducation routières » de la mission « Sécurités » et du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers ».** - En 2016, la courbe de la mortalité routière ne s'est pas inversée. Si la progression de la mortalité en 2016 et des neuf premiers mois de 2017 tend à décélérer, le nombre de tués sur les routes a encore progressé l'an passé, pour la troisième année consécutive, pour atteindre 3 655. Les statistiques du mois d'octobre font apparaître, sur douze mois glissants, une réduction du nombre de tués de 0,3 %. On peut donc considérer que nous sommes dans une phase de stabilisation. Le nombre de tués par milliard de kilomètres parcourus - qui permet de tenir compte de la densité de circulation - s'avère toujours supérieur à ceux de plusieurs de nos voisins (Allemagne, Royaume-Uni, Espagne, Suisse). Les autres indicateurs (nombre d'accidents et de blessés hospitalisés) continuent également d'augmenter en 2016. Les principales catégories dont la mortalité progresse sont les piétons et les cyclistes, et les classes d'âge les plus âgées, tandis que la vitesse excessive reste la première cause de mortalité. Les 18-24 ans demeurent la catégorie la plus affectée même si le nombre tués régresse fortement en 2016.

Le programme 207 « Sécurité et éducation routières », qui ne représente que 0,3 % du montant de la mission « Sécurités », voit ses crédits faiblement augmenter de moins de 3 %, de 38,8 à 39,9 millions d'euros. Le point saillant concerne les dépenses de communication, régulièrement sous-budgétées ces dernières années, et qui font l'objet d'un effort de sincérité.

Pour 2018, les recettes du CAS « Radars » sont estimées à 1,337 milliard - un montant en légère baisse de 3,6 % par rapport à 2017 - et représentent environ 73 % du produit total des amendes de police de la circulation et du stationnement.

La part des recettes issues des amendes « radars » est en forte progression : elles comptent désormais pour presque la moitié - 49,6 % - des recettes du CAS, contre 41,1 % en 2017, et plus de 60 % de l'ensemble du produit des amendes de la circulation et du stationnement routiers.

Ces montants doivent être appréciés à l'aune de l'ensemble des dépenses du Gouvernement en faveur de la sécurité routière (au total 3,58 milliards d'euros), et du coût total de l'insécurité routière, qui serait évalué - je reste prudent sur ces évaluations - à un peu plus de 38 milliards d'euros.

Alors que l'évolution de l'accidentalité routière demeure préoccupante - parce qu'elle ne baisse pas comme il l'avait été envisagé -, le budget 2018 poursuit la mise en œuvre de la stratégie arrêtée lors du comité interministériel de la sécurité routière (CISR) d'octobre 2015 : 70,9 millions d'euros (+ 53 % par rapport à 2017) sont ainsi investis dans le déploiement de nouveaux équipements. L'accent est mis sur trois points : la mobilité (notamment des voitures radars la conduite serait pour partie déléguée à des prestataires extérieurs - je précise que le prestataire ne se voit confier que le

déplacement du véhicule et n'intervient pas dans le déclenchement du radar, le réglage des vitesses, etc..., ce sujet a donné lieu à quelques réflexions au cours des mois passés) ; la multi-fonctionnalité (les nouveaux radars urbains et les radars tourelles, qui pourront détecter le franchissement des feux rouges, des lignes blanches...) ; la notion d'« itinéraire sécurisé » (qui remplace le point de contrôle), qui joue un rôle « préventif – dissuasif » et sur lesquels sont implantés notamment des radars ou des panneaux leurres. Ces nouveaux équipements doivent permettre de rendre le contrôle plus imprévisible et plus susceptible de déjouer les avertisseurs de radars. Je souhaite que l'implantation de ces nouveaux radars et le parcours des équipements mobiles soient encore mieux corrélés à la carte de l'accidentalité, comme l'a souligné le récent rapport d'information de notre collègue Vincent Delahaye. Les réseaux secondaires et les départements où la mortalité est plus élevée, notamment dans les départements d'outre-mer où le taux est nettement supérieur, doivent être privilégiés.

Une revendication de notre collègue, qu'il soutient avec persévérance depuis plusieurs années, a enfin été satisfaite : 2018 verra l'envoi des premières lettres de notification de points de permis par voie dématérialisée, ce qui devrait engendrer des économies substantielles, puisque environ 22 millions de lettres sont envoyées par an – au tarif de La Poste.

En outre, je souhaiterais mettre en exergue la nette baisse des crédits de la sécurité routière – 22,3 % entre 2017 et 2018 – affectés aux collectivités territoriales, justifiée par le Gouvernement par l'entrée en vigueur en 2018, de la décentralisation du stationnement payant dont les collectivités territoriales devraient toucher l'essentiel du produit. Je vais tout à l'heure vous proposer une légère modification à ce sujet.

Cette dotation, supportée par le programme 754 leur sert à réaliser de travaux d'infrastructures routières, et donc à améliorer la sécurité des usagers. Pour la première fois un « jaune » budgétaire est annexé au projet de loi de finances, qui détaille l'utilisation du produit des amendes par les collectivités et l'AFITF. Cet effort de transparence, améliorant l'information du Parlement, est à saluer. Toutefois le schéma des amendes de police reste toujours aussi complexe, je vous mets au défi de le comprendre. C'est pourquoi j'ai annexé en fin de rapport un tableau plus simple qui rend la lecture plus aisée et permet de mieux comprendre le circuit des amendes de la circulation et du stationnement.

Par contraste, la fraction affectée au désendettement de l'État, qui bénéficiera désormais d'une partie (95 millions d'euros) des amendes forfaitaires « radars », continue d'augmenter de 10,9 % par rapport à 2017.

Certes, un mécanisme de compensation a été prévu pour corriger les effets mécaniques de cette réforme, et remédier en 2018, aux manques à gagner pour l'État et les collectivités territoriales. Cependant, compte tenu

des incertitudes entourant l'évaluation de son impact financier et de la dégradation du réseau routier, je vous propose deux amendements qui visent à amortir le choc de la baisse de dotation aux collectivités, sans pour autant diminuer le montant du programme 755 « Désendettement de l'État » par rapport aux crédits ouverts en 2017.

Un troisième amendement diminue, à hauteur de 20 millions d'euros, le fonds de roulement de l'agence nationale du traitement automatisé des infractions (ANTAI), qui, depuis plusieurs années, s'avère significativement élevé par rapport à son budget.

Compte tenu de ces éléments, je vous propose donc d'adopter les crédits du compte spécial, modifié par les trois amendements que je vous propose, ainsi que les crédits de la mission « Sécurités » ; d'adopter l'article additionnel 66 voté par l'Assemblée nationale, qui proroge d'un an le fonds d'amorçage et permet d'apporter un soutien financier aux collectivités locales qui souhaitent s'équiper de matériels nécessaires à l'utilisation du procès-verbal électronique (même si la plupart des villes de plus de 50 000 habitants s'en sont déjà largement dotées, d'autres collectivités envisagent de le faire) ; d'adopter les deux amendements de crédits que je vous propose, relatifs au fonds de roulement de l'ANTAI - l'agence nationale de traitement automatisé des infractions - et au prélèvement d'une fraction du versement au désendettement de l'État au profit des collectivités locales ; et enfin d'adopter un article additionnel après l'article 67, permettant ce transfert.

**M. Jean Pierre Vogel, rapporteur spécial du programme « Sécurité civile ».** - Les crédits du programme « Sécurité civile », qui ne représentent que 54 % des dépenses de l'État (en CP) consacrées à la sécurité civile au sens large, connaissent cette année une hausse importante. Les crédits de paiement (CP) et les autorisations d'engagement (AE) demandés sont ainsi en augmentation de respectivement 5,36 % et 82,34 % par rapport aux crédits votés en loi de finances initiale pour 2017.

Cette hausse importante s'explique toutefois par les AE affectées au renouvellement de la flotte d'avions Tracker qui représente en 2018, 404,1 millions d'euros en AE 61,4 millions d'euros en CP. Si on neutralise l'impact de l'acquisition des avions dans les budgets 2017 et 2018, le budget hors titre 2 du programme « Sécurité civile » est stable en AE (+ 0,3 %) et en baisse en CP (- 5%).

Le renouvellement de la flotte de Tracker était devenu indispensable, en raison de son vieillissement, qui avait atteint 60 ans et de l'atteinte prochaine du potentiel de vol maximal (25 000 heures de vol). À cet effet, le marché d'acquisition d'un avion multi-rôles s'inscrivant dans le contexte du retrait du service des avions Tracker avait été lancé dès 2016. Le ministre de l'intérieur a confirmé en juillet 2017 que ces derniers seraient remplacés par six bombardiers d'eau multi-rôle de type Dash 8, sans que ce choix ne soit formalisé juridiquement. Si ces avions présentent l'inconvénient

---

d'être particulièrement coûteux, leur caractère multi-rôle plaide en leur faveur. Les Dash 8 ont pour principal avantage de pouvoir être convertis en avions de transport, ce qui n'était pas le cas des Tracker.

On ne peut donc que se féliciter de ce renouvellement. Il ne doit toutefois pas masquer le vieillissement du reste de la flotte, qui entraîne de nombreuses indisponibilités. Nous l'avons vu cet été : les pilotes d'avions bombardiers d'eau se sont plaints de l'indisponibilité de la flotte, qui s'est parfois élevé à 25 %, et ce en pleine saison des feux. À cet égard, je plaide pour qu'une rénovation des Canadair soit envisagée le plus tôt possible par la DGSCGC, pour pallier ces indisponibilités et éviter les surcoûts liés à une prise en compte trop tardive des problèmes.

Le budget 2018 est marqué par la poursuite du déploiement du SAIP, dont les choix stratégiques, fortement contestables, ne sont toujours pas remis en cause. Je vous avais alerté, par le biais de mon rapport d'information, du fait que ce projet concentrait près de 80 % des crédits prévus au volet « sirènes », alors même que leur impact apparaît beaucoup plus faible que celui de la téléphonie mobile, qui ne bénéficie pourtant que de 3 % des crédits consommés ou prévus pour ce projet. Après un an de fonctionnement et à la suite des recommandations formulées dans mon rapport, l'application smartphone, dont j'avais relevé les insuffisances, fait l'objet actuellement d'une évaluation par l'inspection générale de l'administration qui doit se prononcer sur les améliorations possibles et les technologies alternatives pouvant être mises en œuvre. Si cette évaluation est bienvenue, il me semble nécessaire de procéder à une réorientation stratégique plus large de ce projet avant que l'affectation des crédits de la phase 2, qui débute en 2020, ne soit effectuée. J'ai eu l'occasion d'interpeler le ministre de l'intérieur lors de son audition par la commission des lois et il m'a répondu qu'il attachera une attention particulière aux recommandations de l'IGA.

Enfin, il me semble important d'évoquer la situation financière des SDIS, dont les budgets ont diminué de 1,27 % en valeur brute et de 1,47 % en volume en 2016, alors même que le nombre d'interventions qu'ils réalisent a poursuivi sa hausse, de 2 %, pour atteindre près de 4,5 millions d'interventions. Cette baisse des budgets doit être compensée par la multiplication des mesures visant à parvenir à une meilleure maîtrise des dépenses des SDIS, qui passe notamment par une plus grande mutualisation. À cet égard, la réduction du nombre de numéros d'appel d'urgence et la recherche d'une plus grande mutualisation avec le SAMU ainsi qu'entre les SDIS doit impérativement être poursuivie.

Le point le plus alarmant me semble toutefois être l'évolution des dépenses d'investissements des SDIS : - 4,58 % en 2015 et - 6,49 % en 2016. Ces baisses ne peuvent se poursuivre sans entraîner une perte de leur capacité opérationnelle. Le Gouvernement ne semble pas avoir pris la mesure du problème puisque la dotation aux investissements structurants

des SDIS est, en 2018, en diminution de 60 %. Cette dotation sera très majoritairement consacrée au financement du projet de système d'information unifié des SDIS et de la sécurité civile (SGA-SGO), projet considéré comme stratégique par le ministère de l'intérieur. De l'avis général, son montant de 10 millions d'euros en AE/CP pour 2018 est très insuffisant. Il me paraît indispensable que cette dotation soit réévaluée dans les années à venir.

Un article rattaché impose la gratuité des autoroutes pour les déplacements opérationnels des services de sécurité qui, jusqu'à présent, devaient acquitter les péages.

**M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général.** – Les tâches indues concernent aussi bien les transports de scellées que les opérations funéraires, les extractions judiciaires ou le transfert des personnes en état d'ivresse. Toutes ces tâches ne relèvent pas directement de la sécurité publique mais elles consomment beaucoup de temps. Avez-vous des propositions à nous faire ? Comment les choses se passent-elles à l'étranger ? Faut-il plus informatiser ?

Les conditions d'accueil des aéroports parisiens sont dramatiques. Il faut parfois attendre plusieurs heures pour passer les contrôles de police. Il y a deux ans, un amendement gouvernemental à la loi de finances pour 2016 entendait supprimer l'affectation d'une partie du produit de la taxe d'aéroport au financement des sas Parafe : la Grande-Bretagne dispose de systèmes bien plus performants de biométrie qui permettent de supprimer des postes inutiles. Mieux vaut un système efficace qu'un policier qui regarde vaguement votre passeport : le filtrage est inefficace tout en étant très lent. Des moyens informatiques aux frontières permettraient de fluidifier les files d'attente et de ramener les policiers à des tâches plus nobles.

**M. Philippe Paul, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, programme « Gendarmerie nationale ».** – Pour la gendarmerie nationale, le budget de fonctionnement est à peu près correct, mais les investissements pèchent par leur faiblesse depuis de nombreuses années.

La directive européenne se traduit bien par 6 000 ETP supplémentaires, ce qui cause quelques soucis aux militaires.

Le matériel de la gendarmerie est loin d'être en bon état. Les gendarmes sont obligés de louer les hélicoptères lourds à l'aviation légère de l'armée de terre (ALAT) pour assurer les transports de personnel ; or ces hélicoptères – des Super Puma – sont très vieux. Mêmes problèmes pour les hélicoptères plus légers, les EC145, dont le coût de maintenance est particulièrement élevé. Pour les véhicules blindés, le budget n'est pas au rendez-vous. La gendarmerie a tendance à cannibaliser les véhicules anciens pour réparer ceux qui peuvent encore l'être. Nous avons absolument besoin de 3 000 véhicules légers de remplacement par an. La gendarmerie compte

aujourd'hui 15 % de véhicules en ruine. Certaines brigades ne peuvent plus sortir car leurs véhicules sont hors d'âge.

Nous avons lancé une campagne de recrutement assez active : les effectifs de la gendarmerie devraient à terme être identiques à ceux de 2007. Mais budgétairement, rien n'est prévu pour les équiper, alors que l'équipement de chaque gendarme s'élève à 2 000 euros. En outre, il faut prévoir des logements et des véhicules supplémentaires : là encore, aucun crédit.

En 2016, les loyers n'ont pas été payés par la gendarmerie. En 2017, les différentes compagnies ont eu ordre de payer les loyers dus auprès des collectivités territoriales. Il y a encore 89 millions d'euros d'impayés.

**M. Antoine Lefèvre.** – Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, les extractions judiciaires sont de la compétence du ministère de la justice. Mais 52 % se font encore par les forces de l'ordre. Où en est-on exactement ?

**M. Jean-François Rapin.** – De plus en plus d'effectifs sont mobilisés sur des missions qu'ils ne devraient pas accomplir. De plus, les procureurs sont friands de procédures toujours plus poussées : nos forces de police et de gendarmerie sont mobilisées par ces demandes alors que dans certains cas, le contraventionnel suffirait. C'est à la loi de changer les choses.

Les visites médicales lors des gardes à vue mobilisent aussi beaucoup de personnels.

L'an dernier, à la suite des grèves des forces de l'ordre, un plan « matériel » doté de 250 millions d'euros a été annoncé : où sont les crédits de paiements de ce plan dans ce budget ?

**M. Éric Jeansannetas.** – Nos troupes sont très sollicitées et leur moral n'est pas bon. Vous avez parlé de l'absentéisme et de la semaine dernière très malheureuse. Vous évoquez l'importance des risques psychosociaux et la nécessité de prendre ce problème à bras le corps. Les services des ressources humaines de la gendarmerie et de la police disposent-ils de spécialistes pour prévenir les risques psychosociaux ?

Dans mon département hyper rural, la Creuse, nous connaissons une crise du volontariat pour les pompiers volontaires. Une action est-elle prévue pour encourager les jeunes volontaires ?

**M. Philippe Dallier.** – Notre rapporteur nous a dit que les policiers affectés au Palais de justice de Paris sont un cas unique en France. Il me semble pourtant que le tribunal de Bobigny dispose aussi de forces de police. Est-ce le cas ?

J'avais aussi une question concernant l'ANTAI et sa trésorerie abondante. J'imagine que beaucoup de collectivités vont faire appel à l'ANTAI et sa trésorerie un peu pour le recouvrement des forfaits post-stationnement, qui entre en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2018. Cet organisme

facture le service à environ 5 % du montant. Les procédures doivent être complètement automatisées pour traiter ce type de tâche. Alors qu'on envisage de réduire la trésorerie de l'agence, a-t-on tenu compte de cet accroissement d'activité ?

En outre, j'ai longtemps craint qu'avec l'introduction du forfait post-stationnement, l'État en profite pour raboter les crédits versés aux collectivités sous prétexte qu'elles vont pouvoir fixer elles-mêmes son montant. Or ces crédits leur permettent de financer les travaux de voirie pour améliorer la sécurité routière. Ai-je raison ?

**M. Marc Laménie.** – Nos gendarmes sont attachés à leur statut militaire. Les crédits doivent donc rester bien identifiés. Nos forces de l'ordre interviennent de plus en plus dans le domaine social, y compris en zone rurale. Or, elles ne sont pas forcément formées pour ces interventions, qu'il s'agisse de violences conjugales ou de harcèlement.

Dans certaines brigades, des postes ne sont pas pourvus et le matériel manque. Dans mon département, le véhicule de la brigade est en réparation depuis des semaines.

Enfin, quand on parle de recrutement, n'oublions pas qu'il faut des années pour former un gendarme ou un policier. Quelle est la place de la réserve opérationnelle ? Nous assistons à une crise des vocations pour recruter des pompiers volontaires. Avez-vous des éléments d'information sur la Journée défense et citoyenneté ?

**M. Arnaud Bazin.** – Les impayés de loyers de la gendarmerie s'élèvent à une centaine de millions d'euros. La priorité a été donnée aux collectivités territoriales, mais n'oublions pas les offices HLM qui vont être fragilisés par l'article 52 du projet de loi de finances pour 2018 : à combien s'élèvent les impayés ? En outre, quelle est la durée de retard de ces impayés ? Trois mois, un an ? Ce n'est pas la même chose.

Il est bien normal que les investissements des SDIS soient en baisse : les départements et les communes ont dû faire face à des réductions de dotations extrêmement importantes. Pour les SDIS, quelle est la part de l'investissement de l'État par rapport à celle des collectivités ? Je crains qu'elle ne soit minime.

**M. Éric Bocquet.** – J'apprends avec surprise que les véhicules de sécurité doivent payer les péages autoroutiers. L'article est tout à fait pertinent.

Avez-vous rencontré les gendarmes et les policiers ? Leurs malaises ont-ils été évoqués ?

**M. Jean-François Husson.** – L'effet de ciseau entre la hausse de personnel et les investissements concerne plutôt la gendarmerie. Il est vrai que si l'on recrute, mais sans acheter de véhicules, cela pose problème.

---

Prévoit-on des crédits supplémentaires pour mutualiser et moderniser les outils de la police et de la gendarmerie ?

**M. Michel Canevet.** - Le surcroît d'activité est-il dû à l'augmentation de l'activité ou à l'absence du personnel ? Certaines compagnies de CRS n'ont pu être opérationnelles du fait de l'absence d'un trop grand nombre de leurs membres.

**M. Philippe Dominati, rapporteur spécial.** - Vous avez été nombreux à évoquer les tâches indues : elles représentent environ 16 000 ETPT. Pendant des décennies, les préfetures et les tribunaux ont été gardés par les gardiens de la paix. La récente redéfinition des missions a amené l'État à supprimer les gardes des préfetures, des tribunaux, sauf celui de Paris. L'assistance aux opérations funéraires, l'obligation d'amener par les forces de l'ordre à l'hôpital le délinquant ou le citoyen en état d'ivresse, le transport des scellées et de fonds ont également été supprimés. Mais la principale tâche induite reste le transport entre les tribunaux et les maisons d'arrêt ou les établissements pénitentiaires. En 2010, il a été décidé de confier ces transferts à l'autorité judiciaire : l'administration pénitentiaire doit les effectuer. Mais ce plan est encore très peu appliqué : 400 ETP ont certes été transférés à l'autorité judiciaire mais comme dans divers départements les transferts ne peuvent toujours pas être effectués, les magistrats continuent à réquisitionner la gendarmerie ou la police. D'un côté, le ministère de l'intérieur est lésé car il a transféré des emplois et, de l'autre, il est contraint de continuer à transporter les prisonniers. Le Gouvernement souhaite atteindre l'objectif en 2020 ou 2021, mais aujourd'hui le problème reste entier.

La technologie pourrait améliorer le fonctionnement de la police aux frontières et la privatisation de certaines tâches comme le contrôle des documents d'identité ne présentant pas de difficultés pourrait être envisagée.

Autant la gendarmerie a un mode de fonctionnement hiérarchisé, autant pour la police nationale, les choses vont tout autrement, puisque deux tiers des effectifs dépendent du directeur général de la police nationale tandis qu'un tiers dépend du préfet de police de Paris. Le préfet de police de Paris a dans son ressort pas moins de treize préfets et les aéroports ne sont pas sous la même autorité.

Les tâches indues constituent un vrai problème mais il n'y a pas de solution satisfaisante sur le plan budgétaire pour l'instant car les transferts, même quand ils sont prévus, ne sont pas réalisés.

Lors de la préparation de mon rapport, j'ai rencontré les syndicats et les associations de la gendarmerie nationale. Je constate que tous les acteurs, la hiérarchie, tous les responsables d'exécutifs locaux sont très attentifs à la question du moral des troupes et du suivi des personnels. Toutefois aucune solution satisfaisante n'a été trouvée. Faut-il un dispositif d'alerte médicale

très poussé ? Un suivi administratif par la hiérarchie ? Beaucoup de pistes sont envisagées. Chacun est très mobilisé mais sans grande efficacité malheureusement. Beaucoup de facteurs contribuent au mal-être au travail. Après le choc qu'ont représenté les attentats, la première année on a connu l'union nationale derrière les forces de l'ordre, mais par la suite on a eu de nombreuses manifestations de mécontentement, même si le renouvellement démocratique en mai a interrompu la tendance. L'année a donc été particulièrement chargée.

Que sont devenus les 200 millions d'euros qui ont été annoncés en pleine séance budgétaire l'année dernière par le ministre de l'intérieur ? En réalité une partie était déjà prévue par le projet de loi de finances pour 2017 déposé par le Gouvernement ! Les plans de rattrapage se succèdent et il est difficile de faire la part entre les crédits destinés à faire face à l'activité normale des services et les enveloppes de rattrapage. Cela vaut aussi pour les armes, les frais de fonctionnement. Un grand marché sera lancé pour mutualiser l'équipement des gendarmes et des policiers. C'est une nouveauté. Je rappelle que les bottines et les gants sont très diversifiés dans la police car les fonctionnaires doivent les payer sur leurs deniers propres. C'est une tradition établie dans la police et qui commence à le devenir dans la gendarmerie, à cause des sous-dotations. Des crédits d'équipement sont parfois employés pour d'autres usages, l'informatique par exemple, au lieu de servir à l'équipement des fonctionnaires.

Le parc automobile est à peine renouvelé. Les nouvelles tâches, Marc Laménie, comme la lutte contre les violences conjugales vont sans doute en effet s'accroître en 2018 et n'ont pas été prises en compte dans le budget. Pour les loyers impayés, les crédits de paiement s'élèvent à 92 millions d'euros et les autorisations d'engagement à 114 millions d'euros sur deux exercices. Je tiens aussi à souligner que le stock d'heures supplémentaires est passé en deux ans de 14 millions à 20 millions d'heures dans la police nationale ! Racheter ces heures coûterait 250 millions d'euros à l'État. Dans la réalité, les fonctionnaires utilisent leurs heures supplémentaires pour partir plus tôt à la retraite, ce qui réduit fortement les effectifs de la police nationale disponibles.

Au vu de tous ces artifices budgétaires et de toutes les bombes à retardement de ce budget, je ne peux émettre un avis favorable. Mon amendement aura le mérite d'ouvrir le débat et nous serons utiles aux forces de l'ordre en accroissant leurs crédits d'équipement et de fonctionnement.

**M. Jean-Marc Gabouty, rapporteur spécial.** – Philippe Dallier, l'ANTAI intervient sur les amendes de stationnement. Son périmètre devait se réduire mais comme le stationnement sera prochainement décentralisé, il en ira différemment. L'ANTAI pourra émettre les titres exécutoires en cas de non-paiement et les collectivités territoriales pourront aussi lui confier les notifications des avis de paiement. Donc son périmètre d'intervention pourrait s'élargir. Le problème, déjà soulevé par Vincent Delahaye en 2013 et

---

par la Cour des comptes, dans plusieurs de ses rapports, est celui de son fonds de roulement : avec un budget de 118 millions d'euros, l'ANTAI devrait avoir un fonds de roulement lui permettant de fonctionner une quarantaine de jours, soit 14 ou 15 millions d'euros. Or le fonds de roulement n'a cessé de s'accroître, atteignant 38 millions d'euros fin 2016. C'est beaucoup. Le Gouvernement ne nous a pas fourni suffisamment d'explication pour justifier l'ampleur de ce montant. En attendant, je propose de réduire le fonds de roulement de 20 millions d'euros. Il est inutile de thésauriser ! C'est *a posteriori* que nous pourrions apprécier l'évolution de son activité et voir dans quelle mesure les collectivités territoriales ont fait appel à ses services.

S'agissant de la part des amendes « radars » reversée aux collectivités territoriales : une fraction des 170 millions d'euros provenant des recettes des amendes « radars » qui était en 2017 fléchée vers les collectivités territoriales a été versée dans un fonds commun pour contribuer au désendettement de l'État, en fait au budget général. De fait, cela augmente de 95 millions d'euros la fraction affectée au désendettement de l'État tandis que la part revenant aux collectivités territoriales régresse d'autant, au motif que les collectivités territoriales pourront se rattraper car elles seront libres désormais de fixer les tarifs du forfait post-stationnement. Comme nous manquons de visibilité sur l'impact de cette réforme et que l'anticipation du gouvernement est optimiste mais approximative, nous proposons de rebasculer la moitié du versement au désendettement de l'État au profit des collectivités. Ainsi nous pénalisons moins les collectivités territoriales, auxquelles on enlevait environ 20 % de la dotation, sans modifier l'enveloppe consacrée au désendettement. Avec cet amendement, nous ne proposons pas de refaire le chemin inverse mais nous tenons compte de l'argumentation de l'État tout en pondérant l'ampleur de la diminution de la dotation aux collectivités locales.

**M. Jean Pierre Vogel, rapporteur spécial.** – Il n'y a pas de ligne budgétaire destinée à soutenir les actions de promotion des sapeurs-pompiers volontaires. Je rappelle que nous comptons 194 000 sapeurs-pompiers volontaires en France qui constituent la colonne vertébrale de nos services de secours. La promotion du volontariat est essentiellement assurée par les SDIS sous la forme de campagnes d'affichages, par les unions départementales des sapeurs-pompiers, en lien avec les SDIS, ou par les amicales des sapeurs-pompiers, à l'occasion des fêtes de la Sainte-Barbe ou de journées portes ouvertes. Mais la difficulté est que pour remplacer un sapeur-pompier partant, il en faudra deux en raison des exigences de disponibilité opérationnelle. Dans mon département, on est ainsi passé en vingt ans d'une carence de départ par mois à trois carences par jour. On est souvent obligé d'envoyer des équipes de plusieurs centres pour compléter les équipes.

Des opérations nationales ont aussi été lancées avec la délivrance du label « employeur partenaire des pompiers ».

La problématique du volontariat est triple : la disponibilité est moindre en période diurne, le nombre de médecins volontaires est faible, les agents publics sont de moins en moins volontaires. Cela devient dramatique dans certains territoires.

Des conventions de disponibilité opérationnelle peuvent être passées entre le SDIS et l'employeur ; de nombreux outils existent, mais ont besoin de l'appui des maires. Les femmes représentent l'un des réservoirs de recrutement, car il y en a très peu parmi les pompiers volontaires actuellement. Les SDIS orientent leur politique de communication dans ce sens.

Les aides de l'État aux SDIS sont réduites à néant, ou presque, avec l'orientation du Fonds d'aide à l'investissement (FAI) vers des opérations spécifiques comme l'Adaptation nationale des transmissions aux risques et aux secours (Antarès). Le nouveau fonds de soutien, de 25 millions d'euros en 2017 - autant dire qu'il est réduit à peau de chagrin - passe à 10 millions d'euros cette année, et sera réservé au « Système de gestion des appels-système de gestion opérationnelle » (SGA-SGO). Il n'y aura plus rien pour les casernements ou les matériels.

**M. Vincent Éblé, président.** - Avant de voter les crédits de la mission, nous devons examiner un amendement.

**M. Philippe Dominati, rapporteur spécial.** - Mon amendement consiste en une ponction sur le titre 2 des programmes consacrés à la police et à la gendarmerie pour accroître parallèlement le budget de fonctionnement et d'investissement de ces deux programmes.

**La commission a adopté l'amendement du rapporteur spécial.**

**À l'issue de ce débat, la commission a décidé de proposer au Sénat l'adoption des crédits de la mission « Sécurité », ainsi modifiés.**

**M. Vincent Éblé, président.** - Nous passons à l'article 62 bis, rattaché à la mission.

**M. Philippe Dominati, rapporteur spécial.** - Cet article prolonge pour trois ans l'autorisation donnée aux collectivités territoriales de financer des opérations immobilières concernant la police, la gendarmerie ou le ministère de la justice. J'y suis favorable, malgré l'ambiguïté de ce dispositif : l'État se défait sur des collectivités qui croient qu'en les finançant, elles garderont leurs brigades ; en réalité, certaines ont été supprimées malgré tout. Je n'aurais pas donné un avis favorable sur une prolongation plus longue.

**La commission a décidé de proposer au Sénat l'adoption de l'article 62 bis.**

**M. Vincent Éblé, président.** – Et quant à l'article 62 *ter* ?

**M. Jean Pierre Vogel, rapporteur spécial.** – Il établit la gratuité des autoroutes pour l'ensemble de services de sécurité. C'est une avancée qui fait suite à une autre : les SDIS se font rembourser leurs interventions sur les voies de l'autoroute, mais pas sur les aires de repos. Dans mon département, un camion de transport chimique dont la cuve fuyait a été remorqué sur une aire de repos pour ne pas bloquer la circulation, mais le réseau autoroutier a refusé de rembourser les 8 000 euros de péage payés par les pompiers pour cette raison ! Bon, ils ont fini par payer.

**La commission a décidé de proposer au Sénat l'adoption de l'article 62 *ter*.**

**M. Vincent Éblé, président.** – Passons au compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routier ».

**M. Jean-Marc Gabouty, rapporteur spécial.** – Je propose un amendement n° 2 qui réoriente 47,8 millions d'euros du désendettement de l'État vers la contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routière. L'amendement n° 3, portant article additionnel, est une conséquence de l'amendement n° 2.

**La commission a adopté l'amendement n° 2 du rapporteur spécial, ainsi que l'amendement n° 3.**

**M. Jean-Marc Gabouty, rapporteur spécial.** – L'amendement n° 1 prélève 20 millions d'euros sur le fonds de roulement de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI), qui, si on y ajoute celui dont il bénéficiait au 31 décembre 2016, représenterait 6 mois de dépense ! Les services n'ont pas répondu à nos questions sur ce besoin. Peut-être le Gouvernement le fera-t-il ?

**La commission a adopté l'amendement n° 1. Elle a décidé de proposer au Sénat l'adoption du compte d'affectation spéciale « contrôle de la circulation et du stationnement routier » modifié par ses amendements, ainsi que l'adoption d'un article additionnel après l'article 67.**

**M. Vincent Éblé, président.** – Terminons par l'article 67.

**M. Jean-Marc Gabouty, rapporteur spécial.** – L'article 67 proroge le dispositif d'aide aux collectivités qui s'équipent pour la dématérialisation des amendes. Avis favorable.

**À l'issue de ce débat, la commission a décidé de proposer au Sénat l'adoption de l'article 67.**

\*

\* \*

**Réunie à nouveau le jeudi 23 novembre 2017, sous la présidence de M. Vincent Éblé, président, la commission, après avoir pris acte des modifications adoptées par l'Assemblée nationale, a confirmé sa décision de proposer au Sénat d'adopter les crédits de la mission et ceux du compte spécial, tels que modifiés par ses amendements. Elle lui a proposé d'adopter sans modification les articles 62 *ter*, 62 *quater* et 67 et d'adopter l'article additionnel après l'article 67.**

## **LISTE DES PERSONNES ENTENDUES**

### **Délégation à la sécurité routière (DSR)**

- M. Emmanuel BARBE, délégué interministériel à la sécurité routière ;
- M. Alexandre ROCHATTE, délégué adjoint à la sécurité routière ;
- Mme Salima EBURDY, sous-directrice des actions transversales et des ressources.



---

## ANNEXES

### 1. Les crédits du CAS affectés à l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF)

#### Les crédits du CAS affecté à l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF)

En termes de recettes, l'AFITF bénéficie :

- du produit de la redevance domaniale prévue à l'article R122-27 du code de la voirie routière (330,6 M€ en 2016) ;
- d'une fraction du produit de la taxe due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, dite taxe d'aménagement du territoire, en application de l'article 302 *bis* ZB du code général des impôts (512,4 M€ en 2016) ;
- d'une partie de la TICPE (taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques) sur le gazole (763,5 M€ en 2016) ;
- de la contribution volontaire exceptionnelle versée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes au titre du Protocole signé avec l'État le 9 avril 2015 (100 M€ en 2016) ;
- d'une partie du produit des amendes forfaitaires perçues par la voie de contrôles automatisés (351,5 M€ en 2016, dont 333 M€ rattachés sur l'exercice comptable 2016 et 18 M€ sur l'exercice 2017).

La part des recettes du CAS affectée à l'AFITF est constituée du solde des amendes forfaitaires issues du contrôle automatisé après affectation à la délégation à la sécurité routière (239 M€ en 2016) pour l'entretien et la maintenance des radars automatiques et après affectation aux collectivités territoriales (170 M€).

S'élevant à 351,5 M€ en 2016, les recettes issues du CAS versées à l'AFITF représentaient :

- 271,9 M€ en 2012 ;
- 170,2 M€ en 2013 ;
- 202,7 M€ en 2014 ;
- 233,2 M€ en 2015.

Compte tenu des prévisions de recettes, les prévisions d'affectation à l'AFITF sont d'environ 400 M€ en 2017.

**Les recettes totales de l'agence se sont élevées en 2016 à 2 040 M€ (2 058 M€ en incluant les 18 M€ de recettes rattachées sur l'exercice 2017), dont 16 % sont issus du produit des amendes forfaitaires des radars automatiques.**

L'agence contribue de façon significative à la lutte contre l'insécurité routière par les investissements qu'elle finance, bien au-delà des recettes issues du CAS. Les dépenses de l'agence réalisées en 2016 afin d'améliorer le réseau routier existant et sa sécurité se synthétisent de la façon suivante :

	<b>CP consommés 2016</b>
<b>Interventions sur réseau existant</b>	<b>432 836 070 €</b>
<i>Régénération du réseau routier national</i>	<i>288 850 000 €</i>
<i>Sécurité des tunnels routiers, dont le tunnel de Tende</i>	<i>82 100 000 €</i>
<i>Exploitation dynamique du réseau routier national</i>	<i>35 236 070 €</i>
<i>Aménagements de sécurité, hors tunnels, sur le réseau routier national</i>	<i>25 000 000 €</i>
<i>Aires de stationnement des poids lourds sur le réseau routier national</i>	<i>1 650 000 €</i>
<b>Opérations particulières</b>	<b>58 242 500 €</b>
<i>Route Centre Europe Atlantique (RCEA)</i>	<i>16 437 500 €</i>
<i>Nouvelle route littorale à La Réunion</i>	<i>20 290 000 €</i>
<i>Liaison autoroutière L2 à Marseille</i>	<i>13 890 000 €</i>
<i>Études routières et autoroutières</i>	<i>5 000 000 €</i>
<i>Autoroute A150 Rouen-Yvetot</i>	<i>2 625 000 €</i>
<b>Contrat de plan Etat Région volet routier, programme de développement et de modernisation d'itinéraires, programme général routier et décroisement</b>	<b>287 871 995 €</b>
<b>Total</b>	<b>778 950 565 €</b>

L'AFITF a investi en 2016 près de 780 M€ de crédits de paiement dans le réseau routier existant afin de le régénérer, de le sécuriser et de l'améliorer.

Source : Jaune budgétaire « Utilisation par l'agence de financement des infrastructures de transport de France et par les collectivités territoriales du produit des recettes qui leur est versé par le CAS "Contrôle de la circulation et du stationnement routiers" » annexé au projet de loi de finances pour 2018

