

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

BUDGET GÉNÉRAL
PROGRAMME 207
PROJETS ANNUELS DE PERFORMANCES
ANNEXE AU PROJET DE LOI DE FINANCES POUR

2023

SÉCURITÉ ET ÉDUCATION ROUTIÈRES



PROGRAMME 207

Sécurité et éducation routières

MINISTRE CONCERNÉ : GERALD DARMANIN, MINISTRE DE L'INTÉRIEUR ET DES OUTRE-MER

Présentation stratégique du projet annuel de performances

Florence GUILLAUME

Déléguée à la sécurité routière

Responsable du programme n° 207 : Sécurité et éducation routières

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

- un enjeu humain lié à la souffrance engendrée par la perte ou le handicap d'un proche, sachant que pour une personne tuée sur les routes, on estime à sept celles qui sont gravement blessées ;
- un enjeu social lié à la disparition d'une partie des forces vives de la société, notamment les jeunes adultes ;
- un enjeu économique, le coût total de l'insécurité routière étant estimé entre 46,3 milliards d'euros et 70,5 milliards d'euros en 2021 selon la méthodologie retenue sur la valorisation des victimes dans le bilan de l'observatoire national interministériel de sécurité routière.[1]

La déléguée à la sécurité routière, responsable du programme 207, est la cheffe de file de l'action des différents services de l'État dans leur lutte contre l'insécurité routière. Par définition, cette politique publique est de long terme et à forte dimension interministérielle car elle implique d'agir sur différents vecteurs (comportements, routes, équipements).

Les orientations en matière de lutte contre l'insécurité routière, sont notamment fixées par le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR).

Afin d'éclairer leurs décisions, les pouvoirs publics et le CISR bénéficient des travaux conduits dans le cadre du Conseil national de sécurité routière (CNSR). Cette instance qui regroupe des acteurs privés, publics et associatifs a été renouvelée en 2021.

Les pouvoirs publics disposent également de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR). Il s'agit d'un service rattaché à la DSR qui collecte et analyse de manière indépendante toute donnée liée à l'accidentalité.

Lors de la réunion du 9 janvier 2018, le Comité interministériel de la sécurité routière a adopté 18 mesures fortes. La plupart de ces mesures ont été mises en œuvre entre 2018 et 2022, selon qu'elles requièrent ou non des dispositions législatives ou des développements informatiques.

Ces mesures concernent notamment :

- la lutte contre la conduite sous l'emprise de l'alcool, en incitant les usagers de la route à l'auto évaluation de leur taux d'alcoolémie ou en imposant la pose d'un éthylotest anti-démarrage avec suivi médico-psychologique en cas de récurrence d'infraction de conduite en état alcoolique ;
- la lutte contre la conduite après usage de stupéfiants en simplifiant le contrôle de la conduite sous stupéfiants par l'utilisation d'un prélèvement salivaire sans recourir à une prise de sang ;
- le respect de l'interdiction de la tenue en main du téléphone pendant la conduite avec la possibilité de retenir le permis de conduire si dans le même temps, une infraction menaçant la vie d'autrui est commise ;
- la protection des piétons, cyclistes et usagers des deux-roues en aménageant les infrastructures, en développant les formations et en recommandant le port d'équipements adéquats.

Le CISR du 9 janvier 2018 a également décidé de renforcer le dispositif contre la vitesse inadaptée en réduisant de 90 km/h à 80 km/h, les vitesses maximales autorisées sur les routes à double-sens sans séparateur central. La loi d'orientation des mobilités dite LOM du 24 décembre 2019 prévoit néanmoins, la possibilité pour les présidents de

conseil départemental et pour le maire, de relever à 90 km/h, la vitesse maximale autorisée après avis de la commission départementale de sécurité routière.

D'autres mesures et dispositions visant une progression de la sécurité routière ont été adoptées et mises en œuvre entre 2018 et 2022. Il s'agit, entre autres :

- de l'amélioration de la sécurité des conducteurs des engins de déplacement personnels motorisés, au travers de l'arrêté du 24 juin 2020 relatif à l'éclairage et de l'arrêté du 22 juillet 2020 relatif à l'avertisseur sonore et au système de freinage de ces engins ;
- du cadre d'évolution sur la voie publique et les conditions d'utilisation des cyclomobiles légers dits « draisiennes » (décret du 14 janvier 2022 et arrêté du 24 février 2022) ;
- des conditions médicales d'aptitude à la conduite, avec la refonte de la liste des affections incompatibles avec la conduite ou compatibles mais avec des aménagements ou certaines restrictions (arrêté du 28 mars 2022) ;
- des dispositions prises pour lutter contre l'usage des engins impliqués dans les « rodéos urbains » (décret du 22 juillet 2022 pris en application de la loi du 24 janvier 2022 relative à la responsabilité pénale et à la sécurité intérieure).

Au-delà de ces mesures, de nombreuses actions sont menées.

La sécurité routière concerne chacun et la délégation à la sécurité routière a l'ambition de mobiliser le plus grand nombre possible de citoyens et d'acteurs de la vie publique en faveur de la sécurité routière : jeunes, étudiants, seniors, partenaires sociaux, agents de l'État, etc. À cet effet, les campagnes de communication permettent de sensibiliser les Français pour mieux susciter leur adhésion à un projet collectif d'amélioration de la sécurité routière en expliquant les dangers et les risques encourus. Dans cette perspective, avec sa nouvelle signature, la sécurité routière propose aux Français de se rassembler autour d'une ambition évidente, bienveillante et fraternelle, où chacun est appelé à veiller sur l'autre : « vivre, ensemble ».

En matière de sécurité routière, l'action locale est portée dans chaque département par les préfets. Un nouveau document général d'orientation (DGO) élaboré et signé avec les partenaires locaux, devrait intervenir dans chaque département, à partir de 2023. Les services de l'État pilotent les actions de sécurité routière inscrites dans les plans départementaux d'action de sécurité routière, eux-mêmes conçus selon les priorités du DGO.

Par ailleurs, il s'avère que dans les accidents mortels, 12 % des conducteurs contrôlés sont positifs aux stupéfiants. Par suite, l'acquisition de kits salivaires de dépistage et de confirmation sera maintenue en 2023, afin d'accroître le dépistage par les forces de l'ordre de la conduite après usage de stupéfiant.

En ce qui concerne l'éducation routière, la réforme du permis de conduire se prolongera en 2023 pour faciliter l'accès des usagers au permis de conduire et maîtriser le coût de la formation pour ces derniers.

La rénovation des dispositifs de la conduite encadrée et de la conduite supervisée est en cours de finalisation. Le décret n° 2022-1090 du 29 juillet 2022 relatif à la conduite encadrée a été publié au Journal officiel, le 31 juillet 2022. La publication des textes concernant la conduite supervisée est, elle, envisagée pour le premier semestre 2023.

L'accès au permis de conduire poursuit, en outre, sa modernisation en 2023, avec notamment :

- l'adaptation des questions du code de la route aux enjeux de sécurité routière ;
- la généralisation d'une plateforme de réservation en ligne des places d'examen pratique du permis de conduire appelée RdvPermis ;
- la traduction en langue des signes, des questions de l'examen théorique général du code de la route.

Afin d'augmenter l'offre de place d'examens pour réduire le délai de présentation à l'examen pratique du permis de conduire, la Délégation à la sécurité routière a déployé en 2022, plusieurs leviers d'action qui se poursuivront en 2023 :

- la mise à disposition d'agents de la Poste ;
- une offre d'examens supplémentaires ;
- le recours aux délégués au permis de conduire et à des examinateurs formés spécifiquement au permis B ;
- la mobilisation des inspecteurs retraités toujours titulaires d'une qualification professionnelle.

Sécurité et éducation routières

Programme n° 207 | Présentation stratégique

De surcroît, il est prévu de recruter, sur 3 ans (2023-2025), 100 inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR) supplémentaires.

Enfin, il convient de rappeler que les volontaires du service national universel (SNU) bénéficieront et continueront à bénéficier de la gratuité de la préparation à l'examen du code de la route et du remboursement de la première présentation à cet examen.

Cette politique volontariste a permis d'obtenir des résultats dès 2018.

En 2018, 3 488 personnes ont perdu la vie sur les routes de France dont 3 248 en France métropolitaine et 240 dans les Outre-mer. C'était le nombre de décès le moins élevé jamais enregistré, soit 7 de moins qu'en 2013, année record.

En 2019, la tendance se confirmait en France métropolitaine, avec 3 244 personnes ayant perdu la vie.

En 2020, 2 780 personnes ont perdu la vie sur les routes de France, dont 2 541 en France métropolitaine et 239 dans les Outre-mer. Cela correspond à une baisse de 20,1 % par rapport à 2019.

En 2021, année encore marquée par les restrictions de déplacements dans le cadre de la gestion de la crise sanitaire, la mortalité a augmenté par rapport à 2020, avec 3 219 personnes tuées sur les routes de France, dont 2 944 en métropole. Par rapport à 2019 cependant, année de référence avant pandémie, la mortalité a diminué de 9,2 % et l'accidentalité de 4,4 %.

En 2021, la France métropolitaine est au 14^e rang de l'Union européenne (27) en termes de mortalité routière rapportée à la population : 45 personnes ont été tuées par million d'habitants. Ce ratio est en augmentation par rapport à 2020 mais reste inférieur à celui de 2019 (50 tués/Mhab). En Outre-mer, ce taux est plus du double qu'en métropole et atteint 99 tués/Mhab (84 dans les DOM et 151 en Nouvelle-Calédonie et dans les COM).

[1] Le coût total de l'insécurité routière est établi depuis 2014 selon les recommandations de la mission Quinet. Selon cette méthode, le coût total de l'insécurité routière est de 46,3 Md€ en 2020. Cependant, le projet de recherche M-VASEM de l'Université Gustave Eiffel, intégré au projet européen VALOR, a produit une estimation différente de la valeur unitaire d'un tué ou d'un blessé grave sur l'ensemble des coûts supportés. Les résultats donnent une valeur de la vie statistique 1,6 fois plus importante et une valeur du blessé grave 2 fois plus importante que les valeurs établies avec la méthode Quinet. En partant de ces chiffres, on peut estimer un coût de l'insécurité routière à 70,5 Md€ en 2021.

RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET DES INDICATEURS DE PERFORMANCE**OBJECTIF 1 : Mobiliser l'ensemble de la société sur la sécurité routière pour réduire le nombre d'accidents et de tués sur les routes**

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

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

INDICATEUR 2.1 : Délai d'attente médian aux examens et coût unitaire d'obtention du permis de conduire

Sécurité et éducation routières

Programme n° 207 | Objectifs et indicateurs de performance

Objectifs et indicateurs de performance

OBJECTIF

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

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

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

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

INDICATEUR

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Nombre annuel des tués (France métropolitaine)	Nb	2 541	2 944	En baisse	En baisse	En baisse	En baisse
Nombre de personnes tuées dans les accidents de la route de sexe masculin (France métropolitaine)	Nb	1 991	2 292	En baisse	En baisse	En baisse	En baisse
Nombre de personnes tuées dans les accidents de la route de sexe féminin (France métropolitaine)	Nb	550	652	En baisse	En baisse	En baisse	En baisse
Nombre annuel des tués (Départements d'outre-mer)	Nb	165	183	En baisse	En baisse	En baisse	En baisse
Nombre de personnes tuées dans les accidents de la route de sexe masculin (DOM)	Nb	138	159	En baisse	En baisse	En baisse	En baisse
Nombre de personnes tuées dans les accidents de la route de sexe féminin (DOM)	Nb	27	24	En baisse	En baisse	En baisse	En baisse
Nombre de tués parmi les jeunes conducteurs (moins de deux ans de permis)	Nb	219	248	En baisse	En baisse	En baisse	En baisse
Nombre de tués hors agglomération hors autoroutes	Nb	1 497	1733	En baisse	Hausse si relèvement de la vitesse à 90 km/h sur le réseau	Hausse si relèvement de la vitesse à 90 km/h sur le réseau	Hausse si relèvement de la vitesse à 90 km/h sur le réseau

Précisions méthodologiques

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

Mode de calcul :

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

La base annuelle du fichier BAAC pour l'année N n'est arrêtée qu'en mai de l'année N+1. Les indicateurs principaux d'accidentalité sont labellisés par l'Autorité de la Statistique publique.

Les départements d'Outre-mer (DOM) correspondent à la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique, Mayotte et la Réunion.

En ce qui concerne le nombre de tués parmi les jeunes conducteurs (moins de 2 ans de permis), les conducteurs sans permis et les conducteurs dont la date d'obtention du permis n'est pas renseignée ne sont pas pris en compte.

JUSTIFICATION DES CIBLES

L'année 2021 a été, dans une moindre mesure que 2020, affectée par les mesures liées à la gestion de la crise sanitaire. Le couvre-feu a notamment limité les déplacements des Français durant le premier semestre de l'année. Les chiffres de la mortalité et d'accidentalité routières sont donc globalement plus élevés en 2021 qu'en 2020, mais plus faibles qu'en 2019.

Le bilan sur les 7 premiers mois 2022 présente une augmentation de la mortalité routière par rapport à 2019. Le nombre de morts sur les routes au 2^e semestre 2019 ayant été particulièrement bas, il faut s'attendre à ce que le nombre de tués en 2022 soit au final plus élevé qu'en 2019. Par ailleurs, près de la moitié des départements a décidé de relever la vitesse maximale autorisée à 90 km/h sur tout ou partie de leur réseau. Le bilan 2021 a permis d'identifier une augmentation des vitesses moyennes et une différence de tendance de la mortalité routière entre les départements restés à 80 km/h et ceux avec une vitesse maximale autorisée à 90 km/h. Avec un retour à la normale des déplacements, il faut donc s'attendre à ce que les vitesses moyennes en 2022 soient plus élevées qu'en 2019.

OBJECTIF

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

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

- de la réduction des délais d'attente entre deux présentations aux examens du permis de conduire ;
- d'une éducation en milieu scolaire et d'une formation, par les professionnels de l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière, mieux adaptée aux enjeux actuels, économiques, sociaux, environnementaux, de sécurité routière et de mobilité ;
- d'une meilleure qualité d'accueil des candidats.

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

Les leviers d'actions sont :

- la formation continue des examinateurs (Inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière, IPCSR) ;
- la poursuite des audits qualité quinquennaux des IPCSR conformément à la directive 2006/126/CE qui permet d'assurer le perfectionnement des évaluations ;
- l'harmonisation des pratiques d'évaluation des examinateurs ;
- la mise en place du dispositif des « examens supplémentaires ». Il permet d'augmenter l'offre d'unités B dans les départements en tension en termes de délais d'attente. Les examens supplémentaires sont réalisés par les inspecteurs volontaires les samedis ou pendant leur temps de récupération moyennant le paiement de vacations ;
- la mise en œuvre de la réforme initiée en mai 2019. Cette réforme, qui s'articule autour de dix mesures, vise à moderniser l'apprentissage de la conduite (abaissement de l'âge pour passer le permis dans le cadre de l'apprentissage anticipé de la conduite, développement de l'usage des simulateurs, de l'apprentissage sur boîte automatique...), à permettre un passage plus simple et rapide du permis de conduire (modernisation de l'inscription à l'examen expérimentée en mars 2020 dans cinq départements en Occitanie, mise en place d'une plateforme gouvernementale dédiée au choix de son auto-école, création d'un livret numérique de suivi de la formation), à favoriser de nouveaux modes d'apprentissage de la conduite (développement de la conduite encadrée, favoriser l'accès à la conduite supervisée, adaptation des questions du Code de la route). Enfin, pour le passage de l'épreuve théorique de l'examen du permis de conduire, un accès à une plateforme de formation et un droit de passage de l'examen sont offerts aux participants au Service National Universel

(SNU). La mise en place d'un livret d'apprentissage numérique permettra un meilleur suivi de la formation des élèves.

Les indicateurs retenus sont :

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

INDICATEUR

2.1 – Délai d'attente médian aux examens et coût unitaire d'obtention du permis de conduire

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Délai d'attente médian annuel pour un candidat entre sa première et sa deuxième présentation à l'examen pratique du permis de conduire B	jours calendaires	63	53	60	60	57	54
Coût unitaire d'obtention du permis de conduire pour l'administration relevant du ministère chargé de la sécurité routière	€/permis	86,6	66,1	69,8	65,7	65	65

Précisions méthodologiques

1. Réduire le délai d'attente médian aux examens

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

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

* Les délais médians affichés tiennent compte de l'évolution réglementaire intervenue en 2017 qui permet aux candidats de se représenter au bout de 2 jours et non plus 7 jours.

Mode de calcul :

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

- pour un mois M considéré d'une année N, il s'agit du délai médian d'attente des candidats se présentant pour la deuxième fois à l'épreuve pratique du permis B au cours de ce mois M et ayant échoué à leur première présentation au plus tôt une année avant ce mois M (mois M-1 de l'année N-1) ;
- l'indicateur annuel est la médiane, des douze délais mensuels d'une année civile. Ce délai médian est celui en dessous duquel la moitié des candidats attend une place d'examen après un échec à l'épreuve pratique du permis de conduire.

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

2. Coût unitaire d'obtention du permis de conduire

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

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

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

JUSTIFICATION DES CIBLES

1 - Réduire le délai d'attente médian aux examens

En 2020, le confinement résultant de la pandémie liée au Covid-19 a provoqué un arrêt temporaire des examens du permis de conduire et donc a entraîné une augmentation du délai annuel médian.

En outre, les mesures sanitaires prises par le gouvernement durant l'année 2021 ont eu un impact sur l'organisation des examens du permis de conduire et par conséquent sur le délai annuel médian.

Les années 2022 et 2023 seront encore perturbées par les effets de la crise sanitaire. Toutefois certains dispositifs comme le recrutement d'examineurs B de la Poste, l'augmentation de l'enveloppe des examens supplémentaires (90 000 examens), le recrutement de 100 inspecteurs supplémentaires ainsi que la mobilisation des examinateurs, des délégués et des inspecteurs des permis de conduire et de la sécurité routière permettront d'en atténuer les effets.

2 - Coût unitaire d'obtention du permis de conduire

A partir de 2023, voire de 2022, la diminution du délai médian entre deux examens se traduira par une hausse du nombre de permis de conduire ce qui mécaniquement devrait contribuer à diminuer le coût unitaire du permis de conduire.

Présentation des crédits et des dépenses fiscales

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET TITRE POUR 2022 ET 2023

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Action / Sous-action	LFI 2022 PLF 2023	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	FdC et AdP attendus
01 – Observation, prospective, réglementation et soutien au programme		2 449 667 8 743 342	0 0	1 832 796 2 000 000	4 282 463 10 743 342	0 0
02 – Démarches interministérielles et communication		20 306 237 35 201 030	0 0	3 380 834 3 457 241	23 687 071 38 658 271	60 000 120 000
03 – Éducation routière		15 220 684 16 846 077	3 835 943 3 922 635	4 000 000 5 100 000	23 056 627 25 868 712	0 0
Totaux		37 976 588 60 790 449	3 835 943 3 922 635	9 213 630 10 557 241	51 026 161 75 270 325	60 000 120 000

CRÉDITS DE PAIEMENTS

Action / Sous-action	LFI 2022 PLF 2023	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	FdC et AdP attendus
01 – Observation, prospective, réglementation et soutien au programme		2 449 667 8 743 342	0 0	1 832 796 2 000 000	4 282 463 10 743 342	0 0
02 – Démarches interministérielles et communication		20 306 237 35 201 030	0 0	3 380 834 3 457 241	23 687 071 38 658 271	60 000 120 000
03 – Éducation routière		14 325 684 15 951 077	3 835 943 3 922 635	4 000 000 5 100 000	22 161 627 24 973 712	0 0
Totaux		37 081 588 59 895 449	3 835 943 3 922 635	9 213 630 10 557 241	50 131 161 74 375 325	60 000 120 000

Sécurité et éducation routières

Programme n° 207 | Présentation des crédits et des dépenses fiscales

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE POUR 2022, 2023, 2024 ET 2025

Titre	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
	LFI 2022 PLF 2023 Prévision indicative 2024 Prévision indicative 2025			
3 - Dépenses de fonctionnement	37 976 588 60 790 449 89 866 303 92 034 893	120 000 120 000	37 081 588 59 895 449 89 866 303 92 034 893	120 000 120 000
5 - Dépenses d'investissement	3 835 943 3 922 635 3 991 281 4 061 129		3 835 943 3 922 635 3 991 281 4 061 129	
6 - Dépenses d'intervention	9 213 630 10 557 241 11 317 743 12 479 303	60 000 120 000	9 213 630 10 557 241 11 317 743 12 479 303	60 000 120 000
Totaux	51 026 161 75 270 325 105 175 327 108 575 325	60 000 120 000 120 000 120 000	50 131 161 74 375 325 105 175 327 108 575 325	60 000 120 000 120 000 120 000

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE POUR 2022 ET 2023

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
	LFI 2022 PLF 2023			
3 – Dépenses de fonctionnement	37 976 588 60 790 449		37 081 588 59 895 449	
31 – Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	37 976 588 60 790 449		37 081 588 59 895 449	
5 – Dépenses d'investissement	3 835 943 3 922 635		3 835 943 3 922 635	
51 – Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	3 835 943 3 922 635		3 835 943 3 922 635	
6 – Dépenses d'intervention	9 213 630 10 557 241	60 000 120 000	9 213 630 10 557 241	60 000 120 000
61 – Transferts aux ménages	4 000 000 5 100 000	60 000 120 000	4 000 000 5 100 000	60 000 120 000
62 – Transferts aux entreprises	1 000 000 1 167 204		1 000 000 1 167 204	
64 – Transferts aux autres collectivités	4 213 630 4 290 037		4 213 630 4 290 037	
Totaux	51 026 161	60 000	50 131 161	60 000

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
LFI 2022 PLF 2023	75 270 325	120 000	74 375 325	120 000

Justification au premier euro

Éléments transversaux au programme

ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total
01 – Observation, prospective, réglementation et soutien au programme	0	10 743 342	10 743 342	0	10 743 342	10 743 342
02 – Démarches interministérielles et communication	0	38 658 271	38 658 271	0	38 658 271	38 658 271
03 – Éducation routière	0	25 868 712	25 868 712	0	24 973 712	24 973 712
Total	0	75 270 325	75 270 325	0	74 375 325	74 375 325

Dépenses pluriannuelles

ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2022

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2021 (RAP 2021)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2021 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2021	AE (LFI + LFR + Décret d'avance) 2022 + Reports 2021 vers 2022 + Prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFR + Décret d'avance) 2022 + Reports 2021 vers 2022 + Prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2022
7 811 579	0	52 848 486	50 523 022	10 137 043

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2023	CP 2024	CP 2025	CP au-delà de 2025
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2022	CP demandés sur AE antérieures à 2023 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2024 sur AE antérieures à 2023	Estimation des CP 2025 sur AE antérieures à 2023	Estimation des CP au-delà de 2025 sur AE antérieures à 2023
10 137 043	9 242 043 120 000	775 000	0	0
AE nouvelles pour 2023 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2023 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2024 sur AE nouvelles en 2023	Estimation des CP 2025 sur AE nouvelles en 2023	Estimation des CP au-delà de 2025 sur AE nouvelles en 2023
75 270 325 120 000	65 133 282 0	9 482 043	775 000	0
Totaux	74 495 325	10 257 043	775 000	0

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2023

CP 2023 demandés sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP 2024 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP 2025 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP au-delà de 2025 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023
86,39 %	12,58 %	1,03 %	0,00 %

Les restes à payer que devrait présenter la comptabilité du programme 207 fin 2022 seront intégralement réglés en 2023 et en 2024. Ils concernent principalement des dépenses de communication, d'études ou d'investissement dans les centres d'examen du permis de conduire.

Justification par action

ACTION (14,3 %)

01 – Observation, prospective, réglementation et soutien au programme

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	10 743 342	10 743 342	0
Crédits de paiement	0	10 743 342	10 743 342	0

La politique de sécurité routière requiert :

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

Au sein de la délégation à la sécurité routière (DSR), l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) coordonne la réalisation d'études et d'évaluations et apporte la connaissance scientifique indispensable à la prise de décision publique. Le comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018 a affiché des enjeux forts pour réduire la mortalité routière et le nombre des blessés graves à l'horizon 2030. Dès lors, il convient d'intensifier les études, les recherches et les évaluations des dispositifs de sécurité routière.

Les études et les expertises réalisées relèvent principalement des thèmes suivants :

- l'accidentologie, afin de disposer d'une meilleure connaissance des populations cibles (jeunes et conducteurs novices, personnes âgées, usagers vulnérables), des facteurs d'accident liés à l'infrastructure et aux conditions de circulation, aux véhicules, ou relatifs aux comportements des usagers, et d'analyser la dimension « sécurité routière » des autres politiques publiques sur ces thèmes ;
- les aides à la conduite, thème relatif à l'utilisation des systèmes d'assistance à la conduite visant à accroître la sécurité routière dans un contexte de développement de nouvelles technologies ;
- le processus d'automatisation et de connectivité des véhicules et ses incidences sur la baisse des accidents, sur le comportement des conducteurs ainsi que l'interaction avec les autres usagers de la route (notamment les usagers vulnérables) ;
- la réglementation relative aux véhicules, aux conducteurs et à la circulation ;
- les pratiques de déplacements et les nouvelles mobilités (modes doux, engins de déplacement personnel) ;
- l'évaluation des dispositifs de la politique de sécurité routière et des impacts socio-économiques de l'insécurité routière, grâce notamment à l'accroissement des données disponibles sur les usagers et leurs comportements, conjuguées aux données se rapportant aux infrastructures routières et aux véhicules.

L'action 1 comprend enfin l'activité support (hors titre 2) du programme.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	8 743 342	8 743 342
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	8 743 342	8 743 342
Dépenses d'intervention	2 000 000	2 000 000
Transferts aux entreprises	1 167 204	1 167 204
Transferts aux autres collectivités	832 796	832 796
Total	10 743 342	10 743 342

1) Fonctionnement (3,17 M€ en AE et CP)Fonctionnement courant du programme (2,15 M€ en AE et en CP)

La dotation demandée doit permettre le financement des dépenses suivantes :

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

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

Seront financés :

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

Fonds spécial « innovation » (0,75 M€ en AE et CP)

Lors de sa réunion du 9 janvier 2018, le Comité interministériel de la sécurité routière a prévu la création d'un fonds spécial « innovation » pour promouvoir les nouvelles technologies au service de la sécurité routière. En 2023, ce fonds est doté de 500 000 € sur le programme 207.

2) Les études (7,57 M€ en AE et CP)Fonctionnement des observatoires locaux de l'accidentologie routière (0,44 M€ en AE et en CP)

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

- les outils de connaissance de l'insécurité routière, avec notamment la fiabilisation, la qualité et l'exploitation du fichier accidents, l'appariement des procès-verbaux avec les Bulletins d'Analyse des Accidents de la Circulation (BAAC), les mesures de l'exposition au risque et l'observation des comportements (vitesse et port de la ceinture) ;
- l'analyse de l'accidentalité au niveau départemental (diagnostic, études d'enjeux, évaluation des actions locales, notamment dans le cadre de la démarche SURE - Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes) et la coordination des enquêtes accidents ECPA (ECPA - Enquête comprendre pour agir, fiche synthétique par accident mortel) ;
- la production et la diffusion notamment sur internet de la connaissance (publication de baromètres mensuels et bilans annuels de l'accidentalité, réalisation de cartographies des accidents, valorisation et capitalisation de la connaissance, réponse à des demandes d'études) ;

- la contribution à la planification locale en participant à l'élaboration du Document Général d'Orientations (DGO), à son suivi annuel, et à la définition des actions locales retenues dans le Plan départemental d'action et de sécurité routière (PDASR), ainsi qu'à leur évaluation.

Fonctionnement de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (0,06 M€ en AE et en CP)

L'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) est placé auprès de la déléguée interministérielle à la sécurité routière. L'ONISR est dirigé par une secrétaire générale assistée d'une adjointe. Il comprend le bureau de la production statistique, le bureau des études et recherches ainsi qu'une mission chargée des relations avec les forces de l'ordre.

Au titre de sa compétence statistique, il est chargé de la collecte, de la mise en forme, de l'interprétation et de la diffusion au plan national ou international des données statistiques françaises se rapportant à la sécurité routière.

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

Pour assurer ces missions, une enveloppe de 0,06 M€ est dédiée à l'ONISR pour financer les frais de fonctionnement courant de l'ONISR.

Études et recherches de l'administration centrale (6,5 M€ en AE et en CP)

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

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

Pour réaliser des études et recherches en matière de sécurité routière, l'ONISR s'appuie sur l'expertise des deux principaux acteurs du réseau scientifique et technique (RST) du ministère de la Transition écologique (MTE) : l'Université Gustave Eiffel et le Centre d'études et d'expertise pour les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA).

L'interdisciplinarité de la sécurité routière nécessite de faire travailler ensemble de multiples organismes d'études et de recherche. A l'Université Gustave Eiffel et au CEREMA, s'ajoutent les laboratoires du CNRS (Centre national de la recherche scientifique), les équipes de l'INSERM (Institut national de la santé et de la recherche médicale), et de l'UTAC (Union technique de l'Automobile, du motocycle et du cycle). Les partenaires ne se limitent pas aux organismes publics, puisque d'autres acteurs travaillent sur des projets subventionnés par l'État, qu'ils soient privés comme Ergo-Centre (cabinet de recherche et de conseil en ergonomie) ou associatifs comme APR (Association Prévention Routière).

Un accord de consortium associant la DSR, l'université Gustave Eiffel, le CEREMA, le LAB de PSA-Renault (Laboratoire d'accidentologie, de biomécanique et d'études du comportement humain), le CEESAR (Centre européen d'études et de sécurité et d'analyse des risques) et l'institut VEDECOM (VÉhicule DÉcarboné COmmuniquant et sa Mobilité) permet de soutenir un projet de recherche sur le véhicule autonome (SURCA, « Sécurité des occupants et des autres usagers de la route avec le véhicule autonome »).

Pour fédérer des compétences complémentaires, l'ONISR développe ses partenariats avec des acteurs du monde académique comme l'Université de Bordeaux (équipe « Prévention et Prise en Charge des Traumatismes »), l'Université de Strasbourg (équipe « Multi-échelles et Biomécanique du laboratoire Icube ») et l'Université de Rennes 2 (laboratoire Mouvement, Sport, Santé « M2S »). Ces études référencées sont toujours en cours.

- La structuration du programme d'études et recherches en sécurité routière

Pour répondre aux nouveaux enjeux de sécurité routière, la Délégation à la sécurité routière (DSR) avait redéfini sa stratégie en matière de recherches et d'études autour de 7 thèmes prioritaires pour 2018– 2022 :

1. les usagers vulnérables (piétons, cyclistes, usagers d'engins de déplacement personnel et de deux-roues motorisés) ;
2. les jeunes et les personnes âgées ;
3. la réduction du nombre de blessés graves ;
4. les facteurs comportementaux (la vitesse, l'alcool, les stupéfiants, le non-respect des règles de circulation, le défaut d'attention et la perte de vigilance) ;
5. les aides au respect des règles et à la circulation en sécurité ;
6. le véhicule intelligent ;
7. l'évaluation de l'action publique en faveur de la sécurité routière et l'examen des synergies avec d'autres politiques publiques.

A l'appui de ces axes stratégiques, la DSR publie chaque année un appel à projets qui s'adresse à toutes les communautés scientifiques et à tous les acteurs, publics ou privés, impliqués dans la recherche en matière de sécurité routière. Cela lui permet de mieux structurer son programme de soutien et d'élargir ses partenariats.

Cet appel à projets rencontre un vif succès auprès des équipes d'études et recherches sur des thèmes et disciplines variés. Ceux-ci mobilisent de nouvelles équipes et laboratoires, mais aussi des associations et des spécialistes de disciplines comme l'ergonomie et la biomécanique.

L'appel à projets devrait être reconduit pour la période 2023-2027. Une réflexion sera conduite pour identifier les axes prioritaires de cette nouvelle session, qu'ils soient déjà identifiés dans l'édition en cours ou nouveaux et répondant à un besoin de connaissances sur les évolutions de mobilité et mutations comportementales.

- Le renforcement de la démarche d'évaluation

Les évaluations conduites dans le cadre de l'appel à projets comme celles qui sont confiées à des spécialistes prennent en compte les périmètres ministériels différents dans la mesure où la politique de sécurité routière est par nature interministérielle (intérieur, transports, justice, santé, travail, éducation).

Études et recherches du réseau scientifique et technique (0,57 M€ en AE et CP)

Des études liées à la sécurité routière sont également confiées au réseau scientifique et technique du ministère de la Transition écologique. Ces crédits viennent en complément de ceux accordés au Cerema dans le cadre de la subvention pour charge de service public. Ils varient selon les besoins et soutiennent des activités spécifiques :

- l'assistance et l'accompagnement au changement pour les utilisateurs des applications actuelles du système d'information Accident ;
- les formations du point d'appui national pour la gestion des outils de formation (PANGOF) à la sécurité routière ;
- la veille réglementaire ;
- les évaluations de politique de sécurité routière ;
- le suivi et les évaluations des expérimentations et des innovations technologiques ;
- la diffusion de connaissances en sécurité routière (contribution au bilan annuel de l'ONISR et production d'études des grands enjeux de sécurité routière).

Sécurité et éducation routières

Programme n° 207 | Justification au premier euro

ACTION (51,4 %)**02 – Démarches interministérielles et communication**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	38 658 271	38 658 271	120 000
Crédits de paiement	0	38 658 271	38 658 271	120 000

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

Elle se décline de la façon suivante :

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

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

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	35 201 030	35 201 030
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	35 201 030	35 201 030
Dépenses d'intervention	3 457 241	3 457 241
Transferts aux ménages		
Transferts aux autres collectivités	3 457 241	3 457 241
Total	38 658 271	38 658 271

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

1) Communication grand public (15,38 M€ en AE et en CP)

La communication constitue un levier fondamental de la lutte contre l'accidentalité routière. Elle agit dans un axe de prévention, d'éducation, d'information et de changement de comportement. Elle permet également de faire la pédagogie de la règle et de favoriser l'acceptabilité sociale des mesures. Les thèmes de la communication sont déterminés en fonction de l'analyse de l'accidentalité : thèmes génériques (cohabitation sur la route, risques

spécifiques aux périodes de déconfinement...), facteurs de risque (vitesse, alcool, drogue, distracteurs, port de la ceinture...) ou communication à destination de populations spécifiques (cyclistes, deux-roues motorisé, jeunes...).

La communication passe par des campagnes de communication et d'information diffusées sur les différents médias (télévision, radio, presse, affichage, internet), la participation à des événements, des relations presse et des relations publiques soutenues, l'utilisation d'internet et des réseaux sociaux, et la mobilisation de relais (réseau public local, entreprises, associations...).

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

Campagnes nationales de mobilisation (14,46 M€ en AE et en CP)

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

Depuis décembre 2019, la sécurité routière adopte une nouvelle signature de communication : « *Vivre, ensemble* » (de 2008 à 2019, cette signature était « *sécurité routière. Tous responsables* »). Désormais, la sécurité routière propose aux Français de se rassembler autour d'une ambition commune, à la fois évidente, bienveillante et fraternelle.

La communication s'adosse désormais à ce nouveau mot d'ordre. Ainsi, en 2020, une campagne « *Merci* » en télévision, radio et digital a donné la parole à des personnes qui ne sont pas mortes ou qui n'ont pas été blessées parce que des automobilistes, qui ont croisé leur chemin, ont conduit prudemment et leur ont évité le pire.

Au printemps 2020, la sécurité routière a également décidé de lancer une campagne (TV, radio, digital) pour inciter les Français à prolonger sur la route, les comportements de prudence et de solidarité qui se sont si fortement incarnés durant la période de confinement.

En 2021, les campagnes de communication ont insisté sur les dangers du cannabis en conduisant, et le partage de la route entre cyclistes et automobilistes.

En 2022, ont été retenus les thèmes suivants :

- l'équipement nécessaire à la conduite en deux-roues motorisés ;
- l'incitation à ralentir dans le cadre d'une campagne multimédia (« la vie appartient à ceux qui lèvent le pied ») ;
- les dangers de l'alcool en conduisant ;
- les risques liés à l'utilisation d'un téléphone portable sur la route.

Les thématiques de la fatigue et des distances de sécurité ont également été abordées à l'été.

Au quatrième trimestre 2022, une campagne de la sécurité routière sera exclusivement dédiée au sur-risque couru par les hommes sur la route.

L'année 2022 est aussi l'année du cinquantenaire de la Sécurité routière, célébrée notamment au travers d'une importante exposition itinérante en juillet, rappelant les progrès accomplis par les Français en 50 ans, et les mesures marquantes qui ont accompagné ces efforts.

En 2023, les thèmes de campagne et les publics visés seront notamment définis au regard des facteurs de l'accidentalité analysée par l'ONISR.

Tout au long de l'année, des communications dites « fil rouge » permettent de traiter une grande variété de risques en radio (spots), relations presse ou digital.

L'accent est aussi mis sur les actions de communication digitale, notamment la dynamisation des réseaux sociaux, pour offrir un contenu éditorial riche, créatif et disposer d'une plus grande réactivité face à l'actualité. Ces moyens de communication permettent aussi d'agir avec plus de force et d'efficacité auprès des jeunes, qui constituent une cible prioritaire en termes de prévention. Pour sensibiliser ce jeune public, les campagnes de promotion de « Sam, celui qui conduit c'est celui qui ne boit pas » sont pérennisées (partenariats avec des radios jeunes, présence sur les festivals, réseaux sociaux...).

La sécurité routière développe également des actions en direction de « relais » de communication, comme les préfectures, mais également les entreprises (entreprises signataires des « 7 engagements en faveur de la sécurité routière ») ou les associations. Un réseau social spécifique « Hermès » permet d'animer et de développer cette communauté de communicants.

Manifestations et salons (0,57 M€ en AE et en CP)

Sous réserve de la situation sanitaire, la DSR participe annuellement à une trentaine de salons et manifestations afin de toucher directement les citoyens en plus grand nombre : festival « Solidays », les Déferlantes, Garorock, les Vieilles charrues, le congrès de médecine générale, exposition « Vies brisées » avec l'artiste Simon Berger, etc.

Enfin, la sécurité routière organise des événements en propre : prix et challenge innovation, animations sur la sécurité routière en entreprise, journées nationales de la sécurité routière au travail.

Évaluations et enquêtes (0,35 M€ en AE et en CP)

Les campagnes menées font systématiquement l'objet de deux types d'évaluations : les pré-tests, qui permettent de tester un projet préalablement à sa production, et les post-tests, enquêtes qui permettent de connaître l'impact d'une campagne sur les citoyens et de tirer des enseignements pour les campagnes à venir.

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

2) Animation et fonctionnement des actions locales (23,28 M€ en AE et en CP)

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

Financement de l'action locale et animation du réseau local (7,97 M€ en AE et en CP)

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

En 2022, les préfets ont engagé la démarche de renouvellement de leur document général d'orientations (DGO). Élaboré et signé avec les partenaires locaux, ce document constitue pour la période 2023-2027 un outil définissant la stratégie locale dans le domaine de la sécurité routière.

Les DGO doivent décliner localement les quatre enjeux majeurs retenus au niveau national en raison de leur poids important dans les facteurs d'accidentalité ou dans les évolutions majeures des modes de déplacement. Dans la construction de leur DGO 2023-2027, les préfets doivent impérativement prendre en compte :

- les deux-roues motorisés ;
- les conduites dites à risque (alcool, stupéfiants, vitesse excessive ou inadaptée, usage des distracteurs au volant) ;
- les nouvelles mobilités dites « douces » (vélo, y compris à assistance électrique, engins de déplacement personnel à moteur) ;
- le risque routier professionnel, première cause de la mortalité au travail.

En s'appuyant sur un diagnostic territorial des risques liés à la route, diagnostic partagé avec l'ensemble des acteurs locaux, les préfets proposent, en collaboration avec les collectivités territoriales et avec les autres acteurs de la prévention de l'insécurité routière, une stratégie locale d'actions et de priorités au plus près de la réalité des territoires dont ils ont la charge.

Les orientations stratégiques portées par le document général d'orientations sont ensuite déclinées annuellement dans les plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR), associant une pluralité d'acteurs appartenant à la communauté de la sécurité routière.

Les services de l'État pilotent les actions de sécurité routière inscrites dans les PDASR. Ces actions peuvent être réalisées en régie ou subventionnées. Dans les deux cas, une évaluation est menée à l'issue des actions.

La diversité des actions constitue la richesse de la politique de sécurité routière déconcentrée. A titre d'exemple, il peut s'agir :

- d'opérations de sensibilisation et de prévention ciblées menées par les préfetures et leurs partenaires : sensibilisation des écoliers, des collégiens et des lycéens, intervention auprès des seniors, opérations à la sortie de discothèques ou dans les lieux festifs, opérations présentant des alternatives à la sanction ;
- d'opération de sensibilisation, d'information et de prévention à destination des usagers dits vulnérables : conducteurs de deuxroues motorisées, utilisateurs de vélo et de vélo à assistance électrique, usagers des trottinettes et autres EDPM, piétons. L'accent est aussi mis sur le partage apaisé de la route dans un contexte d'évolution des modes de déplacement ;
- d'opérations de sensibilisation tous publics réalisées lors d'événements locaux rassemblant un nombre important de citoyens (festivals, salons, foires), organisation d'événements d'ampleur, de villages « sécurité routière » organisés en lien avec les collectivités territoriales ou d'une participation à la semaine de la sécurité routière ;
- de campagnes locales de communication adaptées aux territoires (deux-roues motorisés, départs en vacances...) ;
- d'actions avec les entreprises ou les administrations sur les risques routiers professionnels, telles que la promotion de la signature des « 7 engagements » auprès des employeurs locaux et au sein des administrations. A ce jour, près de 2 200 entreprises employant près de 4 millions de collaborateurs ont signé ces « 7 engagements pour une route plus sûre ». La signature des 7 engagements et l'incitation à prendre en compte le risque routier professionnel dans la politique de prévention des entreprises est un objectif majeur des territoires.

Aux côtés des actions menées directement ou en collaboration, les préfetures peuvent soutenir des projets portés par des partenaires locaux, entreprises, collectivités locales ou associations. À ce titre, un appel à projets est lancé chaque année en déclinaison du PDASR. Peuvent ainsi être subventionnées les actions et des projets de sécurité routière portées par des collectivités territoriales, des associations, y compris des associations professionnelles ou des clubs d'entreprises de sécurité routière.

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

L'année 2022 est marquée par une reprise très forte des actions en présence du public, comme en témoigne le succès de fréquentation de l'opération « La Route Se Partage » lors du Tour de France masculin et féminin. Au cours des deux années de pandémie, les acteurs de la sécurité routière ont initié de nouvelles modalités d'apprentissage et de sensibilisation en utilisant les outils connectés (appli, sites internet) ou en développant des webinaires à destination des acteurs locaux leur permettant d'être encore plus performant auprès des publics.

Dans le domaine de la communication locale, des efforts de rationalisation ont été maintenus depuis 2013 pour assurer une meilleure cohérence des messages de prévention entre les campagnes nationales et locales.

Les préfetures sont donc incitées à recourir en priorité aux supports de communication nationaux réalisés par la DSR et mis à leur disposition. Pour satisfaire à des besoins locaux en lien avec l'analyse locale de l'accidentalité, elles peuvent soumettre au département de la communication et de l'information (DCI) de la DSR, des demandes complémentaires de communications locales.

Organisation déconcentrée de manifestations nationales (0,07 M€ en AE et en CP)

Les Francfolies de La Rochelle et le Printemps de Bourges attirent chaque année un public important, le plus souvent marqué par sa jeunesse. Le travail mené localement autour de la prévention des pratiques addictives est relayé, pour le champ de la sécurité routière, par la DSR. Afin d'assurer ces actions de prévention, la Délégation délègue, tous les ans, des crédits spécifiques aux préfetures de la Charente-Maritime et du Cher.

Financement d'actions de sécurité routière dans les collectivités d'outre-mer (0,05 M€ en AE et en CP)

Ces crédits couvrent l'organisation d'actions de sécurité routière pour les territoires ultras marins ne relevant pas du statut des Départements et régions d'Outre-Mer. Ces actions sont inscrites dans des plans similaires aux PDASR, soumis à ce titre annuellement à la DSR. Les collectivités d'outre-mer fournissent chaque année un bilan des actions menées dans ce cadre.

Politique locale en maîtrise d'ouvrage centrale (14,78 M€ en AE et en CP)

Destinée aux services déconcentrés de l'État, cette dotation finance des actions d'envergure nationale pilotées au niveau national par la DSR. L'opération « La Route Se Partage » se déploie ainsi que chaque étape du Tour de France masculin depuis 2015 et féminin depuis la première édition en 2002, en partenariat avec Amaury Sport Organisation et la Fédération française de cyclisme, de très nombreuses actions de sensibilisation au partage de la voirie et à la sécurité routière.

Compte tenu de l'ampleur médiatique de cet événement, cette opération permet de toucher un très large public, grâce aux stands d'information et de sensibilisation animés par les équipes de préfetures, installés à chaque étape comme sur les Fans Park ou les Ateliers du Tour. La présence de l'opération au cœur de la caravane du Tour permet de toucher de nombreux spectateurs et de rendre visible les messages de prévention pour les cyclistes.

Le pilotage et la coordination de cette opération sont assurés au niveau national par la DSR.

Par ailleurs, dans les accidents mortels, 13 % des conducteurs contrôlés sont positifs aux stupéfiants. 65 % de ces conducteurs ont entre 18 et 34 ans. Selon les résultats de l'étude ACTUSAM menée en 2016, un conducteur alcoolisé et sous l'emprise de produits stupéfiants multiplierait par 29, le risque d'être responsable d'un accident mortel.

En 2020, les forces de sécurité intérieure ont pu réaliser 465 000 dépistages de stupéfiants et 90 000 prélèvements lors de contrôles routiers. A titre de comparaison, le volume des contrôles relatifs à l'alcoolémie dépasse 9,4 millions par an.

Afin d'accroître le dépistage, un effort important supplémentaire est réalisé depuis 2022, pour procéder à l'achat de kits de dépistage de prise de produits stupéfiants et de kits de vérification.

Partenariat associatif (0,41 M€ en AE et en CP)

La DSR accorde également des subventions à des associations nationales œuvrant en faveur de la sécurité routière. Actuellement, une vingtaine d'associations à vocation nationale bénéficient d'une dotation sur la base de projets d'actions d'envergure nationale instruits par la DSR. Ce soutien assure un échange constructif entre le monde associatif, premier acteur de la prévention de l'insécurité routière, et la DSR. Ce dialogue se poursuit aussi au sein du

Conseil national de la Sécurité routière où ces grandes associations nationales co-construisent avec l'État et les collectivités territoriales les nouvelles priorités de la politique de sécurité routière de demain.

ACTION (34,4 %)

03 – Éducation routière

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	25 868 712	25 868 712	0
Crédits de paiement	0	24 973 712	24 973 712	0

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

Elle permet :

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

Un effort particulier est réalisé en direction des jeunes de 15 à 25 ans à travers le dispositif du « permis à un euro par jour » mis en place en partenariat avec les établissements de crédits et les écoles de conduite.

La réforme du permis de conduire vise à améliorer l'accès à un permis de conduire moins cher, notamment par le développement de la conduite encadrée et de la conduite supervisée :

- La conduite encadrée s'adresse aux usagers à partir de 16 ans qui suivent une formation en vue de l'obtention d'un diplôme professionnel de l'éducation nationale et/ou d'un titre professionnel du ministère de l'emploi. Le décret n° 2022-1090 du 29 juillet 2022 relatif à ce dispositif a été publié au Journal officiel, le 31 juillet 2022.
- La conduite supervisée permet à l'utilisateur d'acquérir davantage d'expérience avec un accompagnateur choisi parmi les proches, titulaire du permis de conduire de catégorie B depuis au moins 5 ans. Le cadre juridique d'un nouvel accès à cette formule, après un échec à l'examen sous réserve, pour le candidat, d'avoir validé, lors de l'épreuve, des compétences minimales de conduite préalablement définies, est en cours de finalisation pour une entrée en vigueur envisagée au cours de l'année 2023.

La réforme vise également à moderniser l'accès au permis de conduire, notamment par :

- la généralisation d'une plateforme de réservation en ligne des places d'examen pratique du permis de conduire appelée RdvPermis ;
- l'adaptation des questions du code de la route aux enjeux de sécurité routière.

Enfin, les volontaires du service national universel (SNU) bénéficient de la gratuité de la préparation au code et du remboursement de la première présentation à l'examen théorique général. Pour la cohorte 2021 du SNU, la prise en charge financière de la gratuité de la préparation à l'examen du code de la route et du remboursement de la première présentation à l'ETG des 16 500 jeunes volontaires a été réalisée sur le programme 163 relevant du ministère de

l'éducation nationale qui en assure désormais le paiement. Par ailleurs, il a été mis en place, à compter du 2 juillet 2021, une télé procédure spécifique d'inscription au permis de conduire pour les jeunes qui ont accompli le SNU.

Dans le cadre du séjour de cohésion, réalisé à l'occasion du service national universel (SNU) la délégation à la sécurité routière a élaboré un module de 2 heures intitulé : « Sur ma route » qui, s'adresse à des groupes de 20 personnes.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	16 846 077	15 951 077
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	16 846 077	15 951 077
Dépenses d'investissement	3 922 635	3 922 635
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	3 922 635	3 922 635
Dépenses d'intervention	5 100 000	5 100 000
Transferts aux ménages	5 100 000	5 100 000
Total	25 868 712	24 973 712

Ces crédits pour 2023 se décomposent en moyens consacrés :

- à l'organisation des examens du permis de conduire (17,64 M€ en AE et 16,75 M€ en CP) ;
- à la formation des personnels de l'éducation routière et l'animation de leur réseau (3,13 M€ en AE et en CP) ;
- au financement du dispositif du « permis de conduire à un euro par jour » (5,1 M€ en AE et en CP).

1) Organisation des examens du permis de conduire (17,64 M€ en AE et 16,75 M€ en CP)

Fonctionnement des bureaux de l'éducation routière et entretien des centres d'examen du permis de conduire (13,4 M€ en AE et 12,51 M€ en CP)

Le programme 207 finance les dépenses de fonctionnement des bureaux chargés de l'éducation routière dans les services déconcentrés pour un total de 12,32 M€ en AE et 11,43 M€ en CP.

Ces dépenses recouvrent :

- les frais de structure (ex : fluides, téléphonie, fournitures, prestations de ménage) ;
- les frais de déplacement des personnels de l'éducation routière ;
- le remboursement de la mise à disposition des agents de La Poste ;
- les locations immobilières.

Le remboursement de la mise à disposition des agents de La Poste concerne les cohortes formées en 2021 et 2022. Ce remboursement était en partie financé par des crédits provenant du plan de relance, désormais intégrés au programme 207.

Par ailleurs, le programme 207 prend à sa charge l'entretien des bâtiments et pistes des centres d'examen du permis de conduire, pour un montant de 1,08 M€ en AE et en CP.

Construction et rénovation de centres d'examens du permis de conduire (3,92 M€ en AE et en CP).

Une dotation de 3,92 M€ en crédits d'investissement est prévue pour financer le programme de construction et de rénovation de centres d'examen du permis de conduire.

Ces crédits doivent permettre :

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

Fonctionnement lié à l'organisation des commissions médicales (0,19 M€ en AE et en CP)

Ces crédits permettent de financer les coûts de fonctionnement liés à l'organisation des visites médicales d'aptitude à la conduite des personnes atteintes d'une affection médicale ou d'un handicap dans le cadre des commissions médicales situées dans les préfectures. Sont également pris en charge, sur ce poste, les honoraires des médecins de ville agréés pour contrôler l'aptitude à la conduite des personnes atteintes d'une affection médicale ou d'un handicap, hors commission médicale.

Financement de l'attestation de sécurité routière (0,13 M€ en AE et en CP)

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

2) Formation des personnels et animation et fonctionnement du réseau « éducation routière » (3,13 M€ en AE et en CP)

Formation initiale des personnels des services déconcentrés (2,02 M€ en AE et en CP)

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

Le dispositif exceptionnel de recrutement de 100 IPCSR supplémentaires est mis en œuvre sur trois années. A ces IPCSR recrutés en 2023, il convient de rajouter les 50 IPCSR prévus dans le schéma d'emploi annuel au titre de l'année 2023, destinés à remplacer les départs.

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

Formation continue des personnels des services déconcentrés (0,72 M€ en AE et en CP)

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

Animation et fonctionnement du réseau « éducation routière » (0,39 M€ en AE et CP)

Géré au niveau central, ce poste regroupe les dépenses récurrentes liées à l'activité « éducation routière » dans les services déconcentrés comme les dépenses liées au dispositif de contrôle de qualité des examens mis en place en 2017.

3) Le permis à un euro par jour (5,1 M€ en AE et CP)

Mis en œuvre par l'État depuis 2005, ce dispositif permet aux jeunes de 15 à 25 ans d'étaler le financement du coût de leur formation à la conduite automobile sur plusieurs mois. Il s'agit d'un prêt accordé par les établissements bancaires partenaires pour lequel l'État prend en charge les frais financiers en payant directement les intérêts aux banques (intérêt calculé sur la base du taux de l'obligation assimilable du trésor OAT à 2 ans).

Il existe quatre niveaux de prêts : 600, 800, 1 000 ou 1 200 euros.

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

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

L'enveloppe consacrée au financement de ce dispositif est fixée à 5,1 M€ en 2023, anticipant une hausse des taux d'intérêts.

Pour les jeunes exclus du crédit bancaire et inscrits dans une démarche de formation ou d'accès à l'emploi, l'État prend également en charge depuis le 30 novembre 2009 le cautionnement du prêt « permis à un euro par jour ». Ce cautionnement est assuré par la Caisse des dépôts et consignations (CDC) à travers le fonds de cohésion sociale. Au 30 juin 2022, aucun prêt n'est garanti par la Caisse des dépôts et consignations.

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