



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Projet annuel de performances

Budget général

PROGRAMME 207
Sécurité et éducation routières



2024

PROGRAMME 207
Sécurité et éducation routières

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

Sécurité et éducation routières

Programme n° 207 Présentation stratégique

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 5 celles qui sont gravement blessées ;
- un enjeu social lié à la disparition ou au handicap d'une partie des forces vives de la société, notamment les jeunes, alors que 36 % des tués, 48 % des blessés graves et 51 % des blessés qui gardent des séquelles un an après l'accident ont moins de 35 ans ;
- un enjeu économique, le coût total de l'insécurité routière étant estimé entre 50,2 milliards d'euros et 76,6 milliards d'euros en 2022 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 avait retenu trois axes majeurs :

- L'engagement de chaque citoyen en faveur de la sécurité routière ;
- La protection de l'ensemble des usagers de la route ;
- L'anticipation pour mettre les nouvelles technologies au service de la sécurité routière.

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. Il s'agit du nombre de décès le moins élevé jamais enregistré sur le territoire, soit sept de moins qu'en 2013, année jusque-là record. En 2019, la tendance s'est confirmée en France métropolitaine : 3 498 personnes ont perdu la vie sur les routes de France en 2019 (+0,3 % par rapport à 2018), dont 3 244 en France métropolitaine (0,1 %) et 254 en outre-mer (+5,8 %).

Avec 3 267 personnes tuées sur les routes de France métropolitaine en 2022, la mortalité routière est similaire au niveau constaté en 2019, avant crise sanitaire.

La structure de la mortalité a toutefois évolué, en raison notamment du développement des modes doux préférés aux transports en commun pendant la crise. Le nombre de décès dans les outre-mer a, pour sa part, augmenté de +11,4 % pour atteindre 283 décès, avec des disparités fortes selon les territoires.

Pour répondre à cette tendance de l'accidentalité, un nouveau Comité interministériel de la sécurité routière s'est réuni le 17 juillet 2023 avec l'objectif à la fois « de faciliter la vie des usagers de la route, d'améliorer les dispositifs de prévention mais aussi de mieux détecter et de sanctionner plus fermement ceux qui conduisent sous l'emprise de la drogue ou de l'alcool ».

A cet effet, le CISR a retenu 7 axes majeurs qui se déclinent en 38 mesures :

- Éduquer pour mieux partager la route ;
- Mieux détecter, évaluer et suivre les inaptitudes à la conduite ;
- Protéger les usagers vulnérables de la route et accompagner les victimes ;
- S'engager pour la sécurité de toutes et tous sur les routes ;
- Lutter contre les comportements les plus dangereux ;
- Simplifier la vie des usagers de la route
- Agir pour une meilleure sécurité routière dans les outre-mer.

Au-delà du CISR, 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 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 le préfet. Un nouveau document général d'orientation (DGO) a été élaboré et signé avec les partenaires locaux dans chaque département, pour la période 2023-2027. Celui-ci décline localement les quatre enjeux majeurs de sécurité routière définis au niveau national : la conduite des deux-roues motorisés, les conduites à risque (alcool, stupéfiants, vitesse, distracteurs), les nouveaux modes de mobilité dite « douce » (vélo, y compris à assistance électrique, engins de déplacement personnel motorisés) et le risque routier professionnel. Les services de l'État pilotent les actions de sécurité routière inscrites dans le plan départemental d'action de sécurité routière (PDASR), lui-même conçu selon les priorités du DGO.

En ce qui concerne l'éducation routière, la réforme du permis de conduire se prolongera en 2024 pour faciliter l'accès des usagers au permis de conduire et maîtriser le coût de la formation pour ces derniers.

Dans le domaine répressif, la DSR porte une attention particulière à la conduite après usage de stupéfiants, facteur important de mortalité routière (21 % des personnes tuées dans les accidents pour lesquels les résultats des dépistages aux stupéfiants sont connus). Par suite, l'acquisition de kits salivaires de dépistage et de confirmation sera maintenue en 2024, afin d'accroître le dépistage par les forces de l'ordre de la conduite après usage de stupéfiant.

L'accès au permis de conduire poursuit, en outre, sa modernisation en 2024, avec notamment :

- l'abaissement à 17 ans de l'âge pour passer le permis, conformément à la feuille de route découlant du Conseil national de la refondation pour la jeunesse ;
- 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 2023, plusieurs leviers d'action qui se poursuivront en 2024 :

Sécurité et éducation routières

Programme	n°	Présentation stratégique
207		

- la mise à disposition d'agents de la Poste comme examinateurs du permis de conduire de la catégorie B ;
- une offre d'examens supplémentaires assurée volontairement par les inspecteurs du permis de conduire ;
- la mobilisation des inspecteurs retraités toujours titulaires de leur qualification professionnelle (13 conventions signées en 2023).

De surcroît, il est prévu de recruter, sur 4 ans (2023-2026), 100 inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR) supplémentaires. D'ores et déjà, 15 d'entre eux ont été recrutés en 2023 et 38 le seront au titre de l'année 2024. Les 47 restants se répartiront entre 2025 et 2026.

[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 50,2 Md€ en 2022. Cependant, le projet de recherche MVAEM 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 76,6 Md€ en 2022.

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

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	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Nombre annuel des tués (France métropolitaine)	Nb	2 944	3260	En baisse	En baisse	En baisse	En baisse
Nombre de personnes tuées dans les accidents de la route de sexe masculin (France métropolitaine)	Nb	2 292	2545	En baisse	En baisse	En baisse	En baisse
Nombre de personnes tuées dans les accidents de la route de sexe féminin (France métropolitaine)	Nb	652	715	En baisse	En baisse	En baisse	En baisse
Nombre annuel des tués (Départements d'outre-mer)	Nb	183	170	En baisse	En baisse	En baisse	En baisse
Nombre de personnes tuées dans les accidents de la route de sexe masculin (DOM)	Nb	159	142	En baisse	En baisse	En baisse	En baisse
Nombre de personnes tuées dans les accidents de la route de sexe féminin (DOM)	Nb	24	28	En baisse	En baisse	En baisse	En baisse
Nombre de tués parmi les jeunes conducteurs (moins de deux ans de permis)	Nb	248	Non connu	En baisse	En baisse	En baisse	En baisse
Nombre de tués hors agglomération hors autoroutes	Nb	1733	1926	En baisse	En baisse	En baisse	En baisse

Précisions méthodologiques

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

Mode de calcul :

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

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.

Sécurité et éducation routières

Programme	n°	Objectifs et indicateurs de performance
207		

JUSTIFICATION DES CIBLES

En 2022, 3 550 personnes ont perdu la vie sur les routes de France, dont 3 267 en France métropolitaine (+11 % et +0,7 %) et 283 en Outre-mer (+2,9 % et +11,4 %). Ce nombre est en hausse par rapport à 2021, année particulière du fait des restrictions de circulation liées à la lutte contre la pandémie de COVID-19, mais est similaire à celui de 2019, dernière année de référence, n'ayant pas subi l'impact de la crise sanitaire.

Les objectifs pour 2022 et 2023 ont donc été fixés par rapport aux résultats de l'année 2019, année de référence avant pandémie.

Entre janvier 2020 et le 31 décembre 2022, 45 départements ont relevé la Vitesse Maximale Autorisée (VMA) à 90 km/h sur tout ou partie de leurs routes hors agglomération. Un suivi de l'impact en matière d'accidentalité est réalisé par l'ONISR.

En 2022, 1 934 décès ont été enregistrés sur les routes hors agglomération hors autoroute (HAHA) :

- 1 160 décès sur les départements restés à 80 km/h soit 21 tués de moins qu'en 2019 **(-1,8 %)**
- 774 sur les départements ayant **relevé la VMA**, soit 11 décès de plus qu'en 2019 **(+1,4 %)**.

Les mobilités post-pandémie ont évolué de façon différente entre les départements les plus ruraux et ceux plus urbains : la mortalité sur routes hors agglomération a baissé fortement en rural à 80 km/h alors qu'elle a peu baissé dans les départements avec pôles urbains. Elle a même augmenté dans les départements très urbains. Dans les départements avec des routes à 90 km/h, la mortalité dans les départements les plus ruraux a augmenté significativement alors qu'elle a baissé dans les départements avec pôles urbains.

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 vacances ;
- la possibilité pour les IPCSR retraités de réaliser des examens du permis de conduire : pour ce faire, une convention tripartite est signée entre la DSR, la DRH et l'intéressé. En 2023, 13 IPCSR retraités sont concernés ;

- 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, tout en rappelant que 57 % des candidats réussissent l'examen du permis de conduire à leur première présentation ;
- d'autres indicateurs sont également à prendre en compte, comme le ratio entre le nombre de formateurs et le nombre d'IPCSR, le seuil formateur, c'est-à-dire le nombre d'élèves que chaque formateur est à même de présenter à l'examen par mois, le nombre médian d'examens que fait passer un IPCSR chaque mois et le taux de réussite à l'examen ;
- 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	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (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	53	53,61	60	57	54	51
Coût unitaire d'obtention du permis de conduire pour l'administration relevant du ministère chargé de la sécurité routière	€/permis	88,51	75,49	65,7	65	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.

Sécurité et éducation routières

Programme	n°	Objectifs et indicateurs de performance
207		

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**

Les années 2022 et 2023 sont encore affectées par les effets de la crise sanitaire après les confinements de 2020 et 2021 qui ont allongé les délais de présentation aux examens du permis de conduire.

Pour les années suivantes, 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 de réduire les délais d'attente aux examens.

2 - Coût unitaire d'obtention du permis de conduire

La diminution du coût unitaire d'obtention du permis de conduire a démarré en 2022 avec une baisse de plus de 13 €. Cette diminution devrait se confirmer dans les prochaines années grâce à la baisse du délai médian entre deux examens.

Présentation des crédits et des dépenses fiscales

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET TITRE POUR 2023 ET 2024

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Action / Sous-action	LFI 2023 PLF 2024		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	8 743 342	11 753 773	0	0	2 000 000	10 743 342	0
			0	0	1 500 000	13 253 773	0
02 – Démarches interministérielles et communication	35 201 030	48 567 237	0	14 016 877	3 457 241	38 658 271	120 000
					4 617 743	67 201 857	120 000
03 – Éducation routière	16 846 077	18 640 292	3 922 635	4 991 281	5 100 000	25 868 712	0
					6 300 000	29 931 573	0
Totaux	60 790 449	78 961 302	3 922 635	19 008 158	10 557 241	75 270 325	120 000
					12 417 743	110 387 203	120 000

CRÉDITS DE PAIEMENTS

Action / Sous-action	LFI 2023 PLF 2024		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	8 743 342	11 753 773	0	0	2 000 000	10 743 342	0
			0	0	1 500 000	13 253 773	0
02 – Démarches interministérielles et communication	35 201 030	48 567 237	0	13 404 395	3 457 241	38 658 271	120 000
					4 617 743	66 589 375	120 000
03 – Éducation routière	15 951 077	17 745 292	3 922 635	4 991 281	5 100 000	24 973 712	0
					6 300 000	29 036 573	0
Totaux	59 895 449	78 066 302	3 922 635	18 395 676	10 557 241	74 375 325	120 000
					12 417 743	108 879 721	120 000

Sécurité et éducation routières

Programme n° Présentation des crédits et des dépenses fiscales
207

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE POUR 2023, 2024, 2025 ET 2026

Titre	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
	LFI 2023 PLF 2024 Prévision indicative 2025 Prévision indicative 2026			
3 - Dépenses de fonctionnement	60 790 449 78 961 302 77 686 271 76 979 979	120 000 120 000 120 000	59 895 449 78 066 302 76 791 271 76 084 979	120 000 120 000 120 000
5 - Dépenses d'investissement	3 922 635 19 008 158 23 621 628 24 121 118		3 922 635 18 395 676 23 009 146 23 508 636	
6 - Dépenses d'intervention	10 557 241 12 417 743 12 479 303 13 741 941	120 000	10 557 241 12 417 743 12 479 303 13 741 941	120 000
Totaux	75 270 325 110 387 203 113 787 202 114 843 038	120 000 120 000 120 000 120 000	74 375 325 108 879 721 112 279 720 113 335 556	120 000 120 000 120 000 120 000

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE POUR 2023 ET 2024

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
	LFI 2023 PLF 2024			
3 – Dépenses de fonctionnement	60 790 449 78 961 302	120 000	59 895 449 78 066 302	120 000
31 – Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	60 790 449 78 961 302	120 000	59 895 449 78 066 302	120 000
5 – Dépenses d'investissement	3 922 635 19 008 158		3 922 635 18 395 676	
51 – Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	3 922 635 19 008 158		3 922 635 18 395 676	
6 – Dépenses d'intervention	10 557 241 12 417 743	120 000	10 557 241 12 417 743	120 000
61 – Transferts aux ménages	5 100 000 6 300 000	120 000	5 100 000 6 300 000	120 000
62 – Transferts aux entreprises	1 167 204 900 000		1 167 204 900 000	
64 – Transferts aux autres collectivités	4 290 037 5 217 743		4 290 037 5 217 743	
Totaux	75 270 325	120 000	74 375 325	120 000

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
LFI 2023 PLF 2024	110 387 203	120 000	108 879 721	120 000

Sécurité et éducation routièresProgramme n° Justification au premier euro
207

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	13 253 773	13 253 773	0	13 253 773	13 253 773
02 – Démarches interministérielles et communication	0	67 201 857	67 201 857	0	66 589 375	66 589 375
03 – Éducation routière	0	29 931 573	29 931 573	0	29 036 573	29 036 573
Total	0	110 387 203	110 387 203	0	108 879 721	108 879 721

ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DU PROGRAMME

TRANSFERTS EN CRÉDITS

	Prog Source / Cible	T2 Hors Cas pensions	T2 CAS pensions	Total T2	AE Hors T2	CP Hors T2	Total AE	Total CP
Transferts entrants					+4 316 877	+3 704 395	+4 316 877	+3 704 395
Rétrocession des crédits numériques DSR	216 ►				+4 316 877	+3 704 395	+4 316 877	+3 704 395
Transferts sortants								

En 2020, lors de la création de la direction du numérique, les crédits servant à financer les SI de la délégation à la sécurité routière ont été transférés sur le programme 216. En 2024, le programme 216 transfère sur le programme 207, des crédits qui correspondent aux SI historiques de la délégation à la sécurité routière.

Dépenses pluriannuelles

ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2023

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2022 (RAP 2022)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2022 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2022	AE (LFI + LFR + Décret d'avance) 2023 + Reports 2022 vers 2023 + Prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFR + Décret d'avance) 2023 + Reports 2022 vers 2023 + Prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2023
8 202 304	0	77 559 046	75 191 152	9 709 786

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2024	CP 2025	CP 2026	CP au-delà de 2026
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2023	CP demandés sur AE antérieures à 2024 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2025 sur AE antérieures à 2024	Estimation des CP 2026 sur AE antérieures à 2024	Estimation des CP au-delà de 2026 sur AE antérieures à 2024
9 709 786	8 814 786 120 000	775 000	0	0
AE nouvelles pour 2024 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2024 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2025 sur AE nouvelles en 2024	Estimation des CP 2026 sur AE nouvelles en 2024	Estimation des CP au-delà de 2026 sur AE nouvelles en 2024
110 387 203 120 000	100 064 935 0	9 667 268	775 000	0
Totaux	108 999 721	10 442 268	775 000	0

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2024

CP 2024 demandés sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024	CP 2025 sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024	CP 2026 sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024	CP au-delà de 2026 sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024
90,55 %	8,75 %	0,70 %	0,00 %

L'évaluation des restes à payer à fin 2023 a été établie à partir de la différence entre les AE et les CP prévus dans le PLF 2024. En effet, en raison de la mesure de périmètre en provenance du P216 concernant les dépenses de systèmes d'information, l'écart entre les AE et les CP du programme s'accroît.

Les restes à payer que devrait présenter la comptabilité du programme 207 à la fin de l'année 2023 seront intégralement réglés en 2024, 2025 et 2026. Ils concernent principalement des dépenses de communication, d'études ou d'investissement dans les centres d'examen du permis de conduire et la nouvelle rubrique relative aux systèmes d'information.

Sécurité et éducation routières

Programme	n°	Justification au premier euro
207		

Justification par action

ACTION (12,0 %)

01 - Observation, prospective, réglementation et soutien au programme

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	13 253 773	13 253 773	0
Crédits de paiement	0	13 253 773	13 253 773	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.

Sécurité et éducation routières

Programme	n°	Justification au premier euro
207		

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	11 753 773	11 753 773
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	11 753 773	11 753 773
Dépenses d'intervention	1 500 000	1 500 000
Transferts aux entreprises	900 000	900 000
Transferts aux autres collectivités	600 000	600 000
Total	13 253 773	13 253 773

1) Fonctionnement (5,67 M€ en AE et CP)Fonctionnement courant du programme (4,65 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.

En 2024, la dotation demandée doit également financer le projet de création d'un centre de contact pour répondre aux sollicitations des usagers des systèmes d'information Histovec, SI Fourrières et DICEM ainsi que du prochain système d'information destiné aux professionnels du transport exceptionnel.

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 2024, ce fonds est doté de 750 000 € sur le programme 207.

2) Les études (7,58 M€ en AE et CP)Fonctionnement des observatoires locaux de l'accidentologie routière (0,45 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.).

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 motorcycle 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 »). Achevé en 2022, il

Sécurité et éducation routières

Programme	n°	Justification au premier euro
207		

s'impose comme fondement scientifique pour les chercheurs souhaitant travailler sur le sujet des véhicules à conduite automatisée sous l'angle des interactions avec les autres usagers de la route.

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 »).

- 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. Elle a depuis redéfini cette stratégie autour de 6 axes prioritaires, tenant notamment compte des nouveaux besoins de connaissances et des évolutions technologiques, de comportements et d'infrastructure :

- les facteurs d'accidents ;
- les usagers de la route (comprenant un volet sur les personnes en sur-risques d'être victimes ou responsables d'accidents, et un volet sur la santé) ;
- les blessés (avec un focus sur les blessés graves et un sur les usagers vulnérables) ;
- éducation et formation tout au long de la vie
- les évolutions du véhicule (axé sur le véhicule à délégation de conduite partielle ou totale, mais aussi sur les aides à la conduite ou encore les véhicules innovants chez les mobilités douces) ;
- les spécificités territoriales.

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.

- 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).

En parallèle des projets d'évaluation menés par les partenaires scientifiques de la Délégation à la sécurité routière, un accord-cadre relatif à la réalisation de prestations d'évaluation des politiques publiques et d'études prospectives du ministère de l'intérieur et des outre-mer, lui permettra d'externaliser des démarches d'évaluation de dispositifs de sécurité routière pris ou envisagés.

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).

ACTION (60,9 %)

02 - Démarches interministérielles et communication

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	67 201 857	67 201 857	120 000
Crédits de paiement	0	66 589 375	66 589 375	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	48 567 237	48 567 237
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	48 567 237	48 567 237
Dépenses d'investissement	14 016 877	13 404 395
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	14 016 877	13 404 395
Dépenses d'intervention	4 617 743	4 617 743
Transferts aux ménages		
Transferts aux autres collectivités	4 617 743	4 617 743
Total	67 201 857	66 589 375

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.

Sécurité et éducation routières

Programme	n°	Justification au premier euro
207		

1) Communication grand public (15,54 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 (14,61 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* ». Désormais, la sécurité routière propose aux Français de se rassembler autour d'une ambition commune, à la fois évidente, bienveillante et fraternelle.

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
- le sur-risque couru par les hommes sur la route.

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

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 janvier 2023, une campagne digitale a été dédiée à la nécessité pour les usagers vulnérables de se rendre visibles dans l'espace public.

En février 2023, une campagne de la sécurité routière soulignait le sur-risque couru par les hommes sur la route. En juin, une campagne a été dédiée aux bons conseils entre cyclistes.

En juillet, une campagne TV a rappelé l'importance du port de la ceinture, et une campagne radio a accompagné les grands trajets sur la route des vacances.

A compter du 8 septembre, une campagne d'affichage sur les dangers de l'alcool est lancée en partenariat avec la Fédération Française de Rugby. Une campagne TV sur le même thème sera diffusée en décembre.

Une série de podcast réalisés avec Fabrice Drouelle (France Inter) est diffusée à partir du 15 septembre, sur 10 comportements à risque sur la route.

Une campagne permettant de sensibiliser aux dangers de la conduite après usage de drogue sera diffusée en novembre.

Les campagnes « Sam, celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas » à destination des jeunes conducteurs sont diffusées à l'été et à l'hiver 2023 (partenariats avec des radios jeunes, présence sur les festivals, réseaux sociaux...).

En 2024, outre la campagne de communication prévue à l'occasion des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, les thèmes de campagne et les publics visés seront notamment définis au regard des facteurs de l'accidentalité analysée par l'ONISR.

Par ailleurs, le Comité interministériel de la sécurité routière du 17 juillet 2023 prévoit, dans sa mesure 11, des campagnes de communication pour mieux faire connaître aux usagers des nouvelles mobilités (vélo ou trottinette électrique), les règles et conseils pour sécuriser leurs déplacements et garantir un meilleur partage de la route.

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 (0,58 M€ en AE et en CP)

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.

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.

Sécurité et éducation routières

Programme	n°	Justification au premier euro
207		

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 (51,66 M€ en AE et 51,05 M€ en CP)

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

Financement de l'action locale et animation du réseau local 12,1 M€ en AE et en CP)

En matière de sécurité routière, l'action locale est portée dans chaque département par les préfets. En 2024, ce sont 4 millions d'euros supplémentaires qui sont prévus pour renforcer les actions menées dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

En 2023, les préfets ont renouvelé 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 deux-roues 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 2 800 entreprises employant plus de 4,5 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 2023 a confirmé la reprise très forte des actions en présence du public.

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 Francofolies 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 outre-mer (3 M€ en AE et CP)

Jusqu'à présent, ces crédits couvraient l'organisation d'actions de sécurité routière pour les territoires ultramarins ne relevant pas du statut des Départements et régions d'outre-mer. Ces actions étaient inscrites dans des plans similaires aux PDASR, soumis à ce titre annuellement à la DSR. Un bilan des actions menées dans ce cadre était produit annuellement.

En 2024, les crédits consacrés à l'outre-mer sont destinés à tous les territoires ultramarins indépendamment de leur statut et augmentent notablement passant de 0,7 M€ en 2023 à 3 M€ en 2024.

Ayant acté le niveau de l'accidentalité dans ces territoires, le Comité interministériel de la sécurité routière du 17 juillet 2023 a adopté 4 mesures pour une meilleure sécurité routière dans les outre-mer.

Cette hausse des crédits permettra ainsi :

- d'améliorer la connaissance des comportements accidentogènes par des études spécifiques pour ensuite mieux adapter la communication ultra-marine ;

Sécurité et éducation routières

Programme	n°	Justification au premier euro
207		

- de remobiliser autour de l'enjeu de sécurité routière notamment en généralisant la mise en place d'Assises locales de la sécurité routière ;
- d'accompagner le renforcement des actions de répression des comportements sources d'infractions sur la route en installant et modernisant les dispositifs de contrôle automatisé des vitesses excessives ;
- d'améliorer la prise en charge des blessés dans un accident de la route en incitant les territoires ultramarins à candidater au Fonds pour la modernisation et l'investissement en santé (FMIS).

Politique locale en maîtrise d'ouvrage centrale (14,1 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 2022, 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 préfectures, 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.

Il en est de même pour les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, pour lesquels la DSR sera présente et a d'ores et déjà mis en place une signalisation routière aux emblèmes des Jeux.

Cette action est également le support de l'acquisition de kits de dépistage de stupéfiants pour les contrôles routiers des forces de l'ordre.

En effet, 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 2022, les forces de sécurité intérieure ont pu réaliser 776 000 dépistages de stupéfiants (+19 % par rapport à 2021) qui se sont traduits par la constatation de 127 000 infractions. A titre de comparaison, le volume des contrôles relatifs à l'alcoolémie dépasse 7 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.

Ces achats sont destinés à permettre que le dépistage stupéfiant devienne un dépistage de masse à l'instar du dépistage de l'alcoolémie.

Systèmes d'information en maîtrise d'ouvrage centrale (20,87 M€ en AE et 20,26 M€ en CP)

Cette activité créée pour l'examen du projet de loi de finances 2024 porte les crédits destinés à financer les systèmes d'information (SI) en maîtrise d'ouvrage centrale.

Une partie de ces crédits provient de la mesure de périmètre mise en œuvre par le programme 216 et correspond à des crédits destinés à financer les SI historiques de la DSR préalablement transférés en 2020, lors de la création de la direction du numérique (4,32 M€ en AE et 3,7 M€ en CP). La prévision de dépense s'élève à 6 M€ en AE et 5,4 M€ en CP, elle couvre les SI suivants : HistoVec (historique des véhicules), Fourrière, Transports exceptionnels, Candilib (application destinée à l'inscription des candidats libres à l'examen du permis de conduire), Déclaration et identification de certains engins motorisés

Le reste des crédits (14,9 M€ en AE et en CP) doit financer les projets suivants :

- Euclide : il s'agit de l'adaptation des tablettes numériques destinées à faire passer l'épreuve théorique du permis de conduire pour des publics spécifiques : les personnes souffrant de dysphasique, dyslexique ou dyspraxique et les personnes placées sous main de justice dans le cadre d'une préparation à la sortie ;
- l'externalisation du permis de conduire international (PCI) : actuellement, le délai d'attente pour la délivrance du PCI s'élève à plus de 6 mois, l'objectif de raccourcissement de ce délai va de pair avec une évolution du processus de délivrance ;
- la transformation du format de permis de conduire : en application de la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire, il a été décidé qu'à partir du 19 janvier 2013 et jusqu'en 2033, les États membres de l'UE substituaient progressivement les anciens formats de permis (pour la France, le permis rose en trois volets) en format « carte de crédit ». Ce titre sécurisé sera valable 15 ans. Le remplacement de 43 millions de permis de conduire anciens implique une importante évolution des outils informatiques afin d'accroître la productivité des CERT qui assurent la production de ces documents.

Partenariat associatif (1,52 M€ en AE et en CP)

La DSR accorde également des subventions à des associations nationales œuvrant en faveur de la sécurité routière. 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.

Le Comité interministériel de la sécurité routière du 17 juillet 2023 a souhaité renforcer le soutien aux associations pour mieux les mobiliser au plus près des citoyens. Cette mesure se concrétise par la création d'un appel à projet national et se traduit budgétairement par une hausse de 1,1 M€. En parallèle, il sera proposé aux associations des formations à l'ingénierie de projet, pour renforcer leur efficacité opérationnelle.

ACTION (27,1 %)

03 - Éducation routière

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	29 931 573	29 931 573	0
Crédits de paiement	0	29 036 573	29 036 573	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.

Sécurité et éducation routières

Programme 207	n°	Justification au premier euro
------------------	----	-------------------------------

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 (échéance prévue à l'automne 2023).

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	18 640 292	17 745 292
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	18 640 292	17 745 292
Dépenses d'investissement	4 991 281	4 991 281
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	4 991 281	4 991 281
Dépenses d'intervention	6 300 000	6 300 000
Transferts aux ménages	6 300 000	6 300 000
Total	29 931 573	29 036 573

Ces crédits pour 2024 se décomposent en moyens consacrés :

- à l'organisation des examens du permis de conduire (18,91 M€ en AE et 18,01 M€ en CP) ;
- à la formation des personnels de l'éducation routière et l'animation de leur réseau (4,72 M€ en AE et en CP) ;

- au financement du dispositif du « permis de conduire à un euro par jour » (6,3 M€ en AE et en CP).

1) Organisation des examens du permis de conduire (18,91 M€ en AE et 18,01 M€ en CP)

Fonctionnement des bureaux de l'éducation routière et entretien des centres d'examen du permis de conduire (13,59 M€ en AE et 12,69 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 12,49 M€ en AE et 11,59 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 1,1 M€ en AE et en CP.

Construction et rénovation de centres d'examens du permis de conduire (4,99 M€ en AE et en CP).

Une dotation de 4,99 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.

Cette dotation bénéficie d'une mesure nouvelle de 1 M€ en AE=CP afin de répondre aux besoins de rénovation.

Fonctionnement lié à l'organisation des commissions médicales (0,2 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 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.

Sécurité et éducation routières

Programme	n°	Justification au premier euro
207		

2) Formation des personnels et animation et fonctionnement du réseau « éducation routière » (4,72 M€ en AE et en CP)Formation initiale des personnels des services déconcentrés (3,61 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. Une mesure nouvelle de 1,6 M€ en AE=CP est prévue pour financer ce contingent supplémentaire de formation.

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 (6,3 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 6,3 M€ en 2024, soit une progression de 1,2 M€ correspondant à la 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.

Sécurité et éducation routièresProgramme n° Justification au premier euro
207**Récapitulation des crédits et emplois alloués aux opérateurs de l'État**

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ALLOUÉS PAR LE PROGRAMME AUX OPÉRATEURS

Opérateur financé (Programme chef de file) Nature de la dépense	LFI 2023		PLF 2024	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
CEREMA - Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (P159)	0	0	600 000	600 000
Transferts	0	0	600 000	600 000
Universités et assimilés (P150)	0	0	400 000	400 000
Transferts	0	0	400 000	400 000
Total	0	0	1 000 000	1 000 000
Total des transferts	0	0	1 000 000	1 000 000

Ces opérateurs sont régulièrement sollicités pour mener des études sur les questions de sécurité routière.

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DES OPÉRATEURS DONT LE PROGRAMME EST CHEF DE FILE

■ SCHÉMA D'EMPLOIS ET PLAFOND DES AUTORISATIONS D'EMPLOIS DES OPÉRATEURS DE L'ÉTAT

	ETPT
Emplois sous plafond 2023	
Extension en année pleine du schéma d'emplois de la LFI 2023	
Impact du schéma d'emplois 2024	
Solde des transferts T2/T3	
Solde des transferts internes	
Solde des mesures de périmètre	
Corrections techniques	
Abattements techniques	
Emplois sous plafond PLF 2024	
Rappel du schéma d'emplois 2024 en ETP	