

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

BUDGET GÉNÉRAL
MISSION MINISTÉRIELLE
PROJETS ANNUELS DE PERFORMANCES
ANNEXE AU PROJET DE LOI DE FINANCES POUR

2020

SÉCURITÉ ET ÉDUCATION ROUTIÈRES



PROGRAMME 207

SÉCURITÉ ET ÉDUCATION ROUTIÈRES

MINISTRE CONCERNÉ : CHRISTOPHE CASTANER, MINISTRE DE L'INTÉRIEUR

Présentation stratégique du projet annuel de performances	4
Objectifs et indicateurs de performance	8
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	13
Justification au premier euro	16

PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET ANNUEL DE PERFORMANCES

Emmanuel BARBE

Délégué à la sécurité routière

Responsable du programme n° 207 : Sécurité et éducation routières

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

- un enjeu humain lié à la souffrance engendrée par la perte ou le handicap d'un proche, sachant que pour 1 personne tuée sur les routes, on estime à 7 celles qui sont gravement blessées ;
- un enjeu social lié à la disparition d'une partie des forces vives de la société, notamment les jeunes adultes ;
- un enjeu économique, le coût total de l'insécurité routière étant estimé à 33,4 milliards d'euros en 2018 (La sécurité routière en France, bilan de l'accidentalité de l'année 2018, ONISR, p. 23).

Le délégué à la sécurité routière, responsable du programme 207, est le chef de file de l'action des différents services de l'État dans leur lutte contre l'insécurité routière. 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...). Elle est d'ailleurs décrite dans un document de politique transversale spécifique (DPT sécurité routière) qui retrace les contributions des services de l'Etat.

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 œuvrant en matière de sécurité routière a été renouvelée en 2017.

Dans sa nouvelle configuration, le CNSR dispose de 4 commissions (usagers vulnérables, éducation routière et risque routier professionnel, véhicules- technologies innovantes- infrastructures, santé et déplacements sur la route). Il peut s'appuyer sur un Comité des experts pour examiner des problématiques spécifiques.

Par ailleurs, les pouvoirs publics disposent également de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR). Il s'agit d'un organisme indépendant qui collecte et analyse toute donnée liée à l'accidentalité.

- Bilan 2018 de l'accidentalité

3 488 personnes ont perdu la vie sur les routes de France en 2018 (- 5,3 % par rapport à 2017), dont 3 248 en France métropolitaine (- 5,8 %) et 240 dans les Outre-mer (+ 1,7 %). La mortalité a fortement baissé avec 196 décès de moins par rapport à 2017. **C'est le nombre de décès le moins élevé jamais enregistré sur les routes de France**, soit 7 de moins qu'en 2013, année record.

La France (métropole + Outre-mer) est au 14^{ème} rang de l'Union européenne : 52 personnes ont été tuées par million d'habitants. Ce taux est de 50 en métropole et de 87 en Outre-mer. En métropole sur la période 2014-2018, seuls 32 départements sont en-dessous de la moyenne nationale. La mortalité rapportée au trafic (en milliards de km parcourus par les véhicules) diminue et s'établit pour la France métropolitaine à 5,4 en 2018. **Elle est cette année à un minimum historique jamais atteint.**

Le fichier national des accidents corporels (BAAC) enregistre 73 253 personnes blessées, dont 69 887 en métropole (- 4,8 % par rapport à 2017) et 3 366 dans les Outre-mer (- 2,6 %).

Les années 2016 à 2018 ont été consacrées à la traduction effective des mesures actées dans le plan d'action de la sécurité routière de janvier 2015 ou décidées lors du Comité interministériel de la sécurité routière des 2 octobre 2015 et 9 janvier 2018.

A ce jour, la plus grande partie des mesures du plan gouvernemental de janvier 2015 a été mise en œuvre : elles concernent notamment l'abaissement du taux d'alcoolémie pour les conducteurs novices, l'interdiction du port de tout écouteur au volant ou au guidon, le renforcement de la protection des usagers les plus vulnérables, l'observation de la diminution de la vitesse maximale autorisée sur des routes bidirectionnelles, l'expérimentation du double prélèvement salivaire en matière de contrôle de l'usage des stupéfiants, ou l'amélioration de la signalisation (support de panneaux « fusibles »).

Parallèlement, l'essentiel des mesures décidées par le CISR du 2 octobre 2015 est aujourd'hui mis en œuvre. Sont en particulier concernés la refonte de la stratégie radar, le renforcement de la lutte contre les conduites addictives et les comportements dangereux, la protection des usagers vulnérables (cyclistes, deux-roues motorisé) mais également l'adaptation des outils à disposition de la sécurité routière aux nouvelles technologies.

Dans un contexte d'augmentation de la mortalité routière entre 2014 et 2015, après 12 années de baisse continue, le CISR a de nouveau été réuni par le Premier ministre le 9 janvier 2018, en présence de 10 ministres et secrétaires d'Etat, ce qui témoigne de l'engagement de l'ensemble du Gouvernement pour lutter contre l'insécurité routière.

Le CISR du 9 janvier 2018 a retenu 18 mesures qui s'articulent essentiellement autour de deux axes majeurs :

- L'engagement de chaque citoyen en faveur de la sécurité routière,
- La protection de l'ensemble des usagers de la route.
- L'engagement de chaque citoyen en faveur de la sécurité routière

La sécurité routière concerne chacun et le CISR 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'Etat, etc.

Depuis 2016, les entreprises se mobilisent contre le risque routier professionnel. : chaque année, les accidents routiers professionnels (qu'ils soient effectués lors de trajet professionnel ou liés à des déplacements des missions professionnelles occasionnelles) sont la première cause de mortalité au travail. En 2018, ce sont 482 (contre 480 en 2017) personnes qui ont été tuées lors d'un déplacement lié au travail dont 335 (346 en 2017) lors d'un trajet domicile-travail et 147 (134 en 2017) lors d'un déplacement réalisé dans l'exercice d'une mission professionnelle. Dans le cadre de sa politique de sensibilisation du monde professionnel à ce risque, la DSR a mobilisé plus de 1 270 entreprises représentant plus de 3 millions de salariés autour de l'Appel national « 7 engagements pour une route plus sûre ». Parallèlement, depuis le 1^{er} janvier 2017, les employeurs sont tenus de désigner tout conducteur, salarié ou non, auteur d'une infraction routière commise au moyen d'un de leurs véhicules d'entreprise et sont sanctionnés d'une amende le cas échéant si cette désignation n'est pas réalisée.

Au niveau local, la mobilisation s'effectue sous la responsabilité du préfet de département qui préside le comité départemental de sécurité routière et coordonne les services de l'Etat. Son action est facilitée par la mise en place d'un nouveau document général d'orientations (DGO) pour la période 2018-2022 sur la base des orientations définies au niveau national (risque routier professionnel, conduite sous l'emprise de l'alcool et des stupéfiants, public jeunes et publics seniors) et complétées en fonction des enjeux locaux. Co-signé par l'État et les collectivités territoriales, ce document définit les orientations locales et traduit la mobilisation des acteurs en faveur de la sécurité routière pour quatre ans. A partir de ce document, est élaboré annuellement le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) pour le volet sensibilisation, prévention et communication. Ce plan bénéficie dans le cadre d'un dialogue de gestion biannuel de moyens budgétaires au titre du programme 207. Est également élaboré le plan départemental des contrôles routiers (PDCR) qui a vocation à guider et à optimiser l'action des forces de l'ordre dans leur mission de contrôle de l'application du code de la route par les usagers et de constatation des infractions et délits routiers.

- **Protéger l'ensemble des usagers de la route**

Réduction de la vitesse maximale autorisée sur certaines routes. La vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances est présente en 2018 dans 27 % des accidents (en causes multiples). Cette proportion est plus élevée que la moyenne chez les conducteurs de deux-roues motorisés (45 %). La réduction de 90 km/h à

80 km/h des vitesses maximales autorisées sur les routes à double-sens sans séparateur central est entrée en application le 1er juillet 2018 et sera évaluée durant deux ans.

L'évaluation de cette mesure a été confiée par la délégation à la sécurité routière, au Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), en lien avec l'ONISR et l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar). Un point d'étape est réalisé dans le rapport « *Abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h – Évaluation 12 mois, Cerema juillet 2019* ».

Un an après la mise en œuvre de la mesure, les estimations montrent que **206 vies ont été épargnées** sur le réseau hors agglomération hors autoroutes, alors que le reste du réseau enregistre 37 tués de plus,

Lutter contre la conduite sous l'emprise de l'alcool. L'alcool constitue une des premières causes de mortalité sur la route. Dans 30 % des accidents mortels, un conducteur est alcoolisé. Cette part est stable depuis 2000 et monte à 50 % la nuit. D'une part, le premier objectif du CISR du 9 janvier 2018 est d'inciter tous les usagers de la route à l'auto évaluation de leur taux d'alcoolémie afin de leur permettre d'objectiver leur aptitude ou non à la conduite. D'autre part, le CISR rend obligatoire la pose d'un éthylotest anti-démarrage avec suivi médico-psychologique en cas de récurrence d'infraction de conduite en état alcoolique. Par ailleurs, la conduite sous stupéfiants est également une cause majeure de mortalité routière. En 2018, elle a concerné 23 % des personnes tuées dans les accidents où l'information stupéfiants est connue. Depuis 2017, le contrôle de la conduite sous l'emprise des stupéfiants est désormais facilité par l'usage d'un prélèvement salivaire sans recours à une prise de sang.

Mieux faire respecter l'interdiction de la tenue en main du téléphone pendant la conduite. Une communication téléphonique multiplie par trois le risque d'accident matériel ou corporel et, selon l'expertise collective Ifsttar-Inserm, près d'un accident corporel de la route sur dix serait lié à l'utilisation du téléphone en conduisant.

A l'avenir, comme prévu dans un article de la Loi dite « LOM » (Loi d'Orientation des Mobilités), les forces de l'ordre pourront retenir le permis de conduire d'une personne sanctionnée pour conduite avec usage de téléphone tenu en main dès lors qu'en même temps est commise une infraction menaçant la vie d'autrui.

Protéger les piétons. En 2018, les accidents ont provoqué la mort de 470 piétons, soit 14 % de la mortalité routière. La moitié des piétons tués a 65 ans ou plus ; ces derniers décèdent pour 88 % en agglomération. Les trois quarts des piétons tués de 18 à 44 ans le sont de nuit hors agglomération. La mortalité des piétons et le vieillissement de la population nécessitent une adaptation des infrastructures routières. La visibilité des piétons pourra être améliorée en aménageant les abords immédiats des passages piétons, notamment par la matérialisation d'une ligne d'effet des passages piétons en amont de ceux-ci qui indique aux véhicules l'endroit où ils doivent s'arrêter. La protection des piétons mal ou non-voyants sera renforcée par une optimisation des dispositifs sonores ou tactiles associés aux feux-rouges.

En outre, sont récemment apparus dans l'espace public, des engins de déplacement personnels (EDP) motorisés comme les trottinettes électriques, monoroues, gyropodes, etc. Un décret est actuellement en cours de finalisation pour donner un cadre juridique aux EDP motorisés et interdire leur utilisation sur les trottoirs.

Accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité. En 2018, 175 cyclistes ont été tués dans un accident de la route. Ce chiffre est stable par rapport à 2017 (+ 2 tués). La mortalité est en augmentation depuis 2015 (149 tués). En 2018, les cyclistes représentent 5 % de la mortalité routière.

Il convient de sensibiliser deux publics différents, jeunes et adultes, à une pratique sûre du vélo et préconiser le port du casque.

Protéger et responsabiliser les usagers de deux-roues motorisés. En 2018, les usagers des deux-roues motorisés (cyclomotoristes et motocyclistes) représentent 23 % de la mortalité routière pour seulement 2 % du

trafic. Il est donc indispensable de continuer à améliorer la pratique du motocyclisme, en agissant à la fois sur la formation, l'équipement (encourager le port des bottes et d'une protection gonflable thorax/abdomen) et sur la visibilité (autoriser l'allumage de jour des feux antibrouillard).

Le Conseil national de la sécurité routière (CNSR) s'est réuni le 9 juillet 2019 en séance plénière. A cette occasion, le ministre de l'Intérieur a souligné le bon avancement de la mise en œuvre des 18 mesures décidées par le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018.

Ainsi, la plupart des mesures du CISR impliquant l'adoption d'une disposition législative sont intégrées au projet de loi d'orientation des mobilités (LOM). Il s'agit notamment de l'invisibilité temporaire de certains contrôles routiers par les forces de l'ordre sur les applications communautaires d'aide à la conduite ou de la suspension du permis de conduire en cas d'infraction commise en même temps que l'usage du téléphone portable tenu en main.

Cette future loi offrira également aux présidents de Conseil départemental, aux présidents d'intercommunalité et aux maires, la possibilité de relever sur certaines portions de leur domaine routier la vitesse maximale à 90 km/h.

En ce qui concerne l'éducation routière, une réforme a été engagée en 2019 pour offrir un meilleur accès à un permis de conduire moins cher. Cette réforme qui s'articule autour de dix mesures vise à moderniser l'apprentissage de la conduite, le choix de l'auto-école et l'inscription à l'examen de conduite. Le 22 juillet 2019, sont entrées en application, les trois premières mesures : le passage de l'épreuve pratique à 17 ans, le développement de la formation sur simulateur de conduite et la conversion facilitée du permis « boîte automatique » en permis classique.

Que ces mesures et dispositifs relèvent de la sécurité routière ou concernent l'éducation routière, ils sont financés par le programme 207. A cette fin, celui-ci est structuré en trois actions :

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

RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

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

OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

ÉVOLUTION DE LA MAQUETTE DE PERFORMANCE

La maquette de performance évolue sur deux points :

- indicateur 1,1 « nombre annuel des tués (France métropolitaine et départements d'outre-mer) » : création de l'indicateur 1.1.3. « nombre de tués hors agglomération hors autoroutes » ;
- indicateur 2,1 « délai d'attente médian aux examens et coûts unitaires d'obtention du permis de conduire » : la notion de délai d'attente médian remplace celle de délai d'attente moyen, car elle semble plus pertinente pour refléter la situation. Le libellé du nouveau sous-indicateur devient « délai d'attente médian annuel pour un candidat entre sa première et sa deuxième présentation à l'examen pratique du permis de conduire B ».

OBJECTIF

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

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
Nombre annuel des tués (France métropolitaine)	Nb	3 448	3 248	en baisse	en baisse	en baisse	en baisse
Nombre annuel des tués (Départements d'outre-mer)	Nb	152	144	en baisse	en baisse	en baisse	en baisse
Nombre de tués parmi les jeunes conducteurs (moins de deux ans de permis)	Nb	Non disponible	262	en baisse	en baisse	en baisse	en baisse
Nombre de tués hors agglomération hors autoroutes	Nb	2 156	2 016	en baisse	en baisse	en baisse	en baisse

Précisions méthodologiques

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

Le nombre de tués parmi les jeunes conducteurs ne peut être renseigné en 2017 en raison d'un défaut d'enregistrement des dates de permis de conduire à la suite de la mise en production du nouveau logiciel de la Gendarmerie nationale.

Mode de calcul :

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

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

LES CONDUCTEURS NOVICES DÉSIGNENT ICI LES CONDUCTEURS DONT L'ANCIENNETÉ DU PERMIS DE CONDUIRE EST INFÉRIEURE À DEUX ANS.

Le sous indicateur « Nombre de tués parmi les jeunes conducteurs » ne peut être renseigné en 2017 en raison d'un défaut d'enregistrement des dates de permis de conduire à la suite de la mise en production du nouveau logiciel de la Gendarmerie nationale.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

3 488 personnes ont perdu la vie sur les routes de France en 2018 (-5,3 %), dont 3 248 en France métropolitaine (-5,8 %) et 240 dans les outre-mer (+1,7 %). La mortalité a fortement baissé avec 196 décès de moins par rapport à 2017. C'est le nombre de décès le moins élevé jamais enregistré sur les routes de France, soit 7 de moins qu'en 2013, année record.

Sur la période 2010-2018, la mortalité rapportée au trafic routier (près de 600 milliards de kilomètres sont parcourus chaque année) est passée de 7,1 tués par milliard de véhicules kilomètres en 2010 à 5,4 en 2018 pour la France métropolitaine. Elle est cette année à un minimum historique jamais atteint. Ce ratio était de 77 en 1972 et encore de 15 en 2001.

Une vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances est présente en 2018 dans 27 % des accidents (en causes multiples). Cette proportion est plus élevée que la moyenne chez les conducteurs de deux-roues motorisés (45 %).

La mesure de réduction de 90 km/h à 80 km/h des vitesses maximales autorisées sur les routes à double-sens sans séparateur central est entrée en application le 1^{er} juillet 2018.

Depuis juin 2018, les vitesses pratiquées sur le réseau concerné ont été mesurées grâce à l'installation permanente de capteurs en 50 points du réseau bidirectionnel hors agglomération. Les vitesses de 81 millions de véhicules ont ainsi été enregistrées.

Il s'avère que les vitesses moyennes pratiquées par les véhicules légers (VL) ont chuté dès le dimanche 1^{er} juillet 2018. Si l'on compare juin et septembre 2018, la réduction est de 3,9 km/h. La vitesse des poids lourds a également baissé de 1,5 km/h alors même qu'ils ne sont pas concernés par la réduction de la vitesse maximale autorisée, car leur vitesse est déjà limitée à 80 km/h. Cependant, depuis novembre, début d'un vandalisme important sur les radars fixes, la vitesse est remontée de 1 km/h et s'est établie à -3 km/h par rapport à juin 2018.

Un an après cette mise en œuvre, les premiers résultats constatés sur le réseau concerné et comparés à la moyenne des années 2013 à 2017 permettent de constater que 206 vies ont été épargnées sur le réseau hors agglomération hors autoroutes, alors que le reste du réseau enregistre 37 tués de plus. Si le réseau hors agglomération hors autoroutes avait suivi la même évolution que le reste du réseau, on aurait enregistré 270 tués de plus sur un an.

OBJECTIF

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 poursuite des audits qualité quinquennaux des IPCSR concomitamment à la directive 2006/126/CE qui permet d'assurer le perfectionnement des évaluations ;
- la formation continue des examinateurs (Inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière, IPCSR) ;
- 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 mise en œuvre de la réforme annoncée le 2 mai 2019 et des dix mesures prévues dans le cadre de la réforme du permis de conduire 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 janvier 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 seront offerts aux participants au Service National Universel (SNU). Enfin, 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

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

(du point de vue de l'usager)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 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	40	42	42	42	42	42
Coût unitaire d'obtention du permis de conduire pour l'administration relevant du ministère chargé de la sécurité routière	€/permis	61,5	65	60	65,2	65,4	65,4

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 de 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 », 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 PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

La réforme de juin 2014 s'est traduite notamment par la mise en place d'un 13^e examen B par jour, par la mise à disposition d'une trentaine d'agents publics de La Poste pour réaliser l'épreuve pratique du permis B et par l'externalisation de l'épreuve théorique générale (99 % des candidats à l'examen théorique général passent cet examen dans un des six organismes agréés). Les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR) se sont ainsi concentrés sur l'épreuve pratique du permis B et les contrôles.

Une nouvelle réforme du permis de conduire a été engagée en 2019 pour permettre un meilleur accès à un permis de conduire moins cher. 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 janvier 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, dans le cadre du service national universel, les jeunes bénéficieront d'une formation gratuite au code de la route et de la gratuité du premier passage à l'examen théorique général.

Le dispositif de mise à disposition d'agents de La Poste mis en œuvre en 2016 a été renouvelé en 2019. Il y a ainsi 20 examinateurs de La Poste qui ont réalisé des examens pratiques de la catégorie B du permis de conduire à compter de juillet 2019 dans les départements les plus en tension. Depuis 2014, les volumes de recrutements annuels sont calibrés pour garantir la stabilité des effectifs d'inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR) et de délégués du permis de conduire et de la sécurité routière (DPCSR). Ils sont d'environ 44 pour les IPCSR et de 10 pour les DPCSR.

Ces mesures ont permis de réduire considérablement le délai d'attente moyen aux examens, qui est passé de 98 jours en 2013 à une prévision de 64 jours fin 2019. Le délai médian est passé de 73 jours en 2013 à 42 jours en 2019.

Enfin, pour pallier la hausse du délai de passage, une offre d'examens supplémentaires au permis B a été mise en place en mars 2019 pour les quelques départements restant en tension. Au total, 20 000 examens supplémentaires peuvent être réalisés par les inspecteurs, les samedis et sur le temps de récupération dans les départements éligibles.

La mobilisation d'un effectif plus important d'IPCSR a généré une légère hausse des dépenses de fonctionnement à laquelle s'ajoute une augmentation de la masse salariale. Le coût des formations initiales des DPCSR et des IPCSR a également augmenté depuis 2018 en raison de la prise en charge nouvelle du permis A2 et du niveau supérieur moto pour l'ensemble des agents en formation initiale. L'exercice 2019 correspond à un point d'équilibre entre les effectifs d'IPCSR et le nombre de permis délivrés, le coût unitaire du permis de conduire ne devrait pas connaître d'évolution et est à présent stabilisé à environ 65,5 €.

Sécurité et éducation routières

Programme n° 207 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

2020 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS DEMANDÉS

2020 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020
01 – Observation, prospective, réglementation et soutien au programme	1 664 988	0	1 810 000	3 474 988	0
02 – Démarches interministérielles et communication	12 938 084	0	3 352 446	16 290 530	60 000
03 – Éducation routière	13 113 160	3 560 000	6 550 000	23 223 160	0
Total	27 716 232	3 560 000	11 712 446	42 988 678	60 000

2020 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020
01 – Observation, prospective, réglementation et soutien au programme	1 664 988	0	1 810 000	3 474 988	0
02 – Démarches interministérielles et communication	12 938 084	0	3 352 446	16 290 530	60 000
03 – Éducation routière	12 768 160	3 560 000	6 550 000	22 878 160	0
Total	27 371 232	3 560 000	11 712 446	42 643 678	60 000

Sécurité et éducation routières

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

2019 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LOI DE FINANCES INITIALE)

2019 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total pour 2019	FDC et ADP prévus en 2019
01 – Observation, prospective, réglementation et soutien au programme	1 664 988	0	1 560 000	3 224 988	0
02 – Démarches interministérielles et communication	12 938 084	0	3 352 446	16 290 530	10 050 000
03 – Éducation routière	13 845 123	3 885 000	5 535 985	23 266 108	0
Total	28 448 195	3 885 000	10 448 431	42 781 626	10 050 000

2019 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total pour 2019	FDC et ADP prévus en 2019
01 – Observation, prospective, réglementation et soutien au programme	1 664 988	0	1 560 000	3 224 988	0
02 – Démarches interministérielles et communication	12 938 084	0	3 352 446	16 290 530	10 050 000
03 – Éducation routière	12 749 521	3 885 000	5 535 985	22 170 506	0
Total	27 352 593	3 885 000	10 448 431	41 686 024	10 050 000

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE

Titre ou catégorie	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2019	Demandées pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020	Ouverts en LFI pour 2019	Demandés pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	28 448 195	27 716 232	0	27 352 593	27 371 232	0
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	28 448 195	27 716 232	0	27 352 593	27 371 232	0
Titre 5 – Dépenses d'investissement	3 885 000	3 560 000	0	3 885 000	3 560 000	0
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	3 560 000	3 560 000	0	3 560 000	3 560 000	0
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	325 000	0	0	325 000	0	0
Titre 6 – Dépenses d'intervention	10 448 431	11 712 446	60 000	10 448 431	11 712 446	60 000
Transferts aux ménages	5 535 985	6 550 000	60 000	5 535 985	6 550 000	60 000
Transferts aux entreprises	750 000	1 000 000	0	750 000	1 000 000	0
Transferts aux autres collectivités	4 162 446	4 162 446	0	4 162 446	4 162 446	0
Total	42 781 626	42 988 678	60 000	41 686 024	42 643 678	60 000

JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME

Numéro et intitulé de l'action ou de la 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	3 474 988	3 474 988	0	3 474 988	3 474 988
02 – Démarches interministérielles et communication	0	16 290 530	16 290 530	0	16 290 530	16 290 530
03 – Éducation routière	0	23 223 160	23 223 160	0	22 878 160	22 878 160
Total	0	42 988 678	42 988 678	0	42 643 678	42 643 678

ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

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								
Transferts sortants					-2 551 000	-1 951 000	-2 551 000	-1 951 000
Création de la DNUM	► 216				-2 551 000	-1 951 000	-2 551 000	-1 951 000

TRANSFERTS EN ETPT

	Prog Source / Cible	ETPT ministériels	ETPT hors État
Transferts entrants			
Transferts sortants			

Les crédits permettant de développer et maintenir les systèmes d'information de la DSR sont transférés au programme 216 « conduite et pilotage des politiques de l'intérieur », programme qui supporte la direction du numérique du ministère.

En effet, dans le cadre de la création de cette nouvelle direction en janvier 2020 et dans un souci d'optimisation et de recherche d'efficacité, l'intégralité des crédits dédiés aux systèmes d'information de toutes les directions du ministère est transférée à cette nouvelle direction.

■ MESURES DE PÉRIMÈTRE

COÛTS SYNTHÉTIQUES

■ INDICATEURS IMMOBILIERS

■ RATIO D'EFFICIENCE BUREAUTIQUE

Sécurité et éducation routières

Programme n° 207 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

DÉPENSES PLURIANNUELLES

GRANDS PROJETS INFORMATIQUES

MARCHÉS DE PARTENARIAT

CONTRATS DE PROJETS ÉTAT-RÉGION (CPER)

Génération CPER 2007-2014

Action / Opérateur	CPER 2007-2014 (rappel du montant contractualisé)	AE engagées au 31/12/2019	CP réalisés au 31/12/2019	AE demandées pour 2020	CP demandés pour 2020	CP sur engagements à couvrir après 2020
--------------------	--	---------------------------	---------------------------	------------------------	-----------------------	---

CPER 2007-2014

Génération CPER 2015-2020

Action / Opérateur	CPER 2015-2020 (rappel du montant contractualisé)	AE engagées au 31/12/2019	CP réalisés au 31/12/2019	AE demandées pour 2020	CP demandés pour 2020	CP sur engagements à couvrir après 2020
--------------------	--	---------------------------	---------------------------	------------------------	-----------------------	---

CPER 2015-2020

Total des crédits de paiement pour ce programme

CP demandés pour 2020	CP sur engagements à couvrir après 2020
-----------------------	---

GRANDS PROJETS TRANSVERSAUX

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

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2019

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2018 (RAP 2018)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2018 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2018	AE LFI 2019 + reports 2018 vers 2019 + prévision de FDC et ADP	CP LFI 2019 + reports 2018 vers 2019 + prévision de FDC et ADP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2019
7 535 992	0	53 831 936	51 736 025	9 286 902

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2020	CP 2021	CP 2022	CP au-delà 2022
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2019	CP demandés sur AE antérieures à 2020 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2021 sur AE antérieures à 2020	Estimation des CP 2022 sur AE antérieures à 2020	Estimation des CP au-delà de 2022 sur AE antérieures à 2020
9 286 902	9 286 902 0	0	0	0
AE nouvelles pour 2020 AE PLF / AE FDC et ADP	CP demandés sur AE nouvelles en 2020 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2021 sur AE nouvelles en 2020	Estimation des CP 2022 sur AE nouvelles en 2020	Estimation des CP au-delà de 2022 sur AE nouvelles en 2020
42 988 678 60 000	33 356 776 60 000	9 631 902	0	0
Totaux	42 703 678	9 631 902	0	0

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2020

CP 2020 demandés sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020	CP 2021 sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020	CP 2022 sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020	CP au-delà de 2022 sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020
77.6%	22.4%	0%	0%

Les restes à payer que devrait présenter la comptabilité du programme 207 fin 2019 seront intégralement réglés en 2020. Ils concernent principalement des dépenses de communication, d'études, d'investissements des centres d'examen des permis de conduire et de fonctionnement des cellules d'éducation routière.

JUSTIFICATION PAR ACTION

ACTION n° 01 8,1%**Observation, prospective, réglementation et soutien au programme**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement	0	3 474 988	3 474 988	0
Crédits de paiement	0	3 474 988	3 474 988	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'expérimentations 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 comportements et d'analyser la dimension « sécurité routière » des autres politiques publiques sur des thèmes comme l'alcool, la vigilance, la vitesse et le vieillissement de la population ;
- 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 comprend enfin l'activité support (hors titre 2) des autres actions du programme qui regroupe notamment l'exécution de la dépense et la gestion des ressources humaines de la délégation à la sécurité routières (DSR) en liaison avec la direction des ressources humaines du ministère de l'intérieur.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	1 664 988	1 664 988
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	1 664 988	1 664 988
Dépenses d'intervention	1 810 000	1 810 000
Transferts aux entreprises	1 000 000	1 000 000
Transferts aux autres collectivités	810 000	810 000
Total	3 474 988	3 474 988

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

La dotation demandée doit permettre le financement des dépenses suivantes :

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

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

Seront financés :

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

3) Fonds spécial « innovation » (0,5 M€ en AE et en 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 2020, ce fonds est doté de 500 000 € sur le programme 207.

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

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

- les outils de connaissance de l'insécurité routière, avec notamment la 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'accidentologie 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 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) et à la définition des actions locales retenues dans le Plan départemental d'action et de sécurité routière (PDASR), ainsi qu'à leur évaluation.

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

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

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

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

Pour assurer ces missions, une enveloppe de 0,03 M€ est dédiée à l'ONISR pour financer les frais de fonctionnement courant de l'ONISR.

6) Études et recherches de l'administration centrale (1,31 M€ en AE et en CP)

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

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

Pour réaliser des études et recherches en matière de sécurité routière, l'ONISR s'appuie sur l'expertise des deux principaux acteurs du réseau scientifique et technique (RST) du ministère de la Transition écologique et solidaire (MTES) : l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) et le Centre d'études et d'expertise pour les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA).

L'interdisciplinarité de la sécurité routière nécessite de faire travailler ensemble de multiples organismes d'études et de recherche. A l'IFSTTAR et au CEREMA, s'ajoutent l'INSERR (Institut national d'éducation routière et de recherche), les laboratoires du CNRS (Centre national de la recherche scientifique), les équipes de l'INSERM (Institut national de la santé et de la recherche médicale), de l'ISPED (Institut de Santé Publique, d'Épidémiologie et de Développement), de l'OFDT (Observatoire français des drogues et des toxicomanies) et de l'OCDE (Organisation de coopération et de développement économiques).

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

La dissolution en 2018 de la Fondation Sécurité Routière (FSR) s'est accompagnée de la mise en place d'un accord de consortium associant la DSR, l'IFSTTAR, le Cerema, le LAB, le CEESAR et l'institut VEDECOM (VÉhicule DÉcarboné COmmuniquant et sa Mobilité). Cet accord permet notamment 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 « Multiéchelles 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) a redéfini sa stratégie en matière de recherches et d'études autour de 7 thèmes prioritaires pour 2018-2022 :

1. les usagers vulnérables (piétons, cyclistes et usagers 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 a publié 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.

La première session de l'appel à projets a rencontré un vif succès avec le dépôt de plus de vingt projets 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 en ergonomie et biomécanique. Au regard de ce succès et de la qualité des dossiers de soumission, une seconde session d'appel à projets a été lancée en juillet 2018 afin de répondre aux nouveaux besoins de connaissances et des tendances de l'accidentalité routière. Cette démarche a été pérennisée en 2019 avec une session d'appel à projets à l'issue de laquelle une douzaine de nouveaux projets seront soutenus.

- 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).

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

Des études liées à la sécurité routière sont également confiées au réseau scientifique et technique du MTES. 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 :

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

ACTION n° 02 37,9%

Démarches interministérielles et communication

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement	0	16 290 530	16 290 530	60 000
Crédits de paiement	0	16 290 530	16 290 530	60 000

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	12 938 084	12 938 084
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	12 938 084	12 938 084
Dépenses d'intervention	3 352 446	3 352 446
Transferts aux ménages		
Transferts aux autres collectivités	3 352 446	3 352 446
Total	16 290 530	16 290 530

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 (7,8 M€ en AE et en CP)

La communication constitue un levier 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 (Blessés, « onde de choc »), facteurs de risque (vitesse, alcool, drogue, distracteurs, port de la ceinture...) ou communication à destination de populations spécifiques (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 (6,91 M€ en AE et en CP)

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

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

Les thèmes de campagne et les publics visés sont notamment définis au regard des facteurs de l'accidentologie analysée par l'ONISR.

Ainsi, en 2016, ont été ainsi retenus les thèmes suivants : « l'onde de choc » qui traite des dommages collatéraux, les deux-roues motorisés, la vitesse, les « distracteurs au volant » et l'alcool.

En 2017, deux nouveaux thèmes ont fait l'objet de campagnes, l'un sur le thème de la ceinture de sécurité, l'autre sur celui de la conduite sous l'emprise de la drogue.

Au 1^{er} semestre 2018, la Sécurité routière a déployé un plan d'actions d'envergure pour accompagner la mesure d'abaissement de la vitesse de 90 à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central. Elle s'est ainsi attachée à mettre en évidence les bénéfices attendus de la mesure en termes de vies épargnées, de distance de freinage amoindrie, de violence du choc atténuée et de temps de parcours faiblement impacté, sur les médias TV, digital et presse principalement.

Au 2^e semestre, la communication de la Sécurité routière a diversifié ses thématiques de communication avec des campagnes dénonçant les dangers de l'alcool au volant (« *Quand on tient à quelqu'un, on le retient.* »), proposant aux jeunes automobilistes la solution « Sam » ou les alertant sur l'incompatibilité entre drogue et conduite (« *Fumer du cannabis est illégal. Au volant, ça peut être fatal.* »). Une campagne incitant à offrir un gilet air bag comme cadeau de Noël aux motards a également été déployée en décembre 2018 en partenariat avec les professionnels : « *Offrez-lui un cadeau pour la vie. Offrez-lui un airbag.* »

En 2019, la promotion du gilet airbag à moto est reconduite. Une campagne cinéma et digitale « *La route de ma vie* » pointe la forte surexposition au risque routier sur les trajets routiers du quotidien. Une campagne d'affichage d'envergure rappelle l'absolu danger de l'usage du téléphone au volant « *Sur la route, le téléphone peut tuer* ». La lutte contre l'alcool au volant reste un moment fort de la communication, tant vers les jeunes (été et fêtes) avec Sam que vers le grand public avec en fin d'année une campagne de messages de sensibilisation émanant d'une cinquantaine de journalistes et animateurs phares des chaînes de TV et radio.

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

L'accent est aussi mis sur les actions de communication digitales, 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 préfetures, mais également les entreprises (entreprises signataires de 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 (0,55 M€ en AE et en CP)

La DSR participe annuellement à une vingtaine de salons et manifestations afin de toucher directement les citoyens en plus grand nombre : festival « Solidays », festivals de musique d'été dans toute la France comme notamment les Vieilles charrues, le Mondial de l'auto et de la moto, Kidexpo, le Salon des seniors, le Salon des maires et des collectivités territoriales, etc.

Enfin, la Sécurité routière organise des événements en propre : diffusion de documentation lors des grands départs en vacances sur les autoroutes, prix et challenge innovation, colloque sur la sécurité routière en entreprise, journées nationales de la sécurité routière au travail.

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

Les campagnes menées font systématiquement l'objet de deux types d'évaluations : les prétests, 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 sujets de la sécurité routière.

2) Animation et fonctionnement des actions locales (8,49 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 (7,72 M€ en AE et en CP)

En matière de sécurité routière, l'action locale est portée dans chaque département, par les préfets. En 2017, ceux-ci ont été invités à élaborer pour la période 2018-2022, un Document général d'orientations (DGO) devant constituer un outil de programmation dans le domaine de la sécurité routière.

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

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

Ces actions pilotées directement par les services de l'État (4,77 M€) se concrétisent sur le terrain, notamment, par :

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

D'autre part, dans le cadre des PDASR, l'État peut contribuer au financement des projets de ses partenaires locaux (entreprises, collectivités territoriales, associations...). À ce titre, une enveloppe de 2,95 M€ est consacrée au financement de ces actions pour 2020.

Peuvent ainsi être subventionnées :

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

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

- d'avoir recours le plus possible aux supports de communication nationaux réalisés par la DSR et mis à leur disposition ;

- de soumettre au département de la communication et de l'information (DCI) de la DSR, les demandes de communications locales.

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

Un fonds de concours destiné à recueillir des participations diverses à la sécurité et à la circulation routières en métropole et en outre-mer a été créé en 2009. Il permet à des collectivités territoriales de participer au financement des actions mises en œuvre dans le cadre des PDASR. En 2020, il est prévu de rattacher ainsi 50 000 €.

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

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

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

Ces crédits couvrent l'organisation d'actions de sécurité routière inscrites dans des plans analogues aux PDASR.

Politique locale en maîtrise d'ouvrage centrale (0,27 M€ en AE et en CP)

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

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

La DSR accorde également des subventions à des associations œuvrant en faveur de la sécurité routière. En 2019, il a été décidé de ne retenir qu'une vingtaine d'associations qui vont bénéficier d'une dotation conséquente pour une meilleure efficacité de leurs actions.

ACTION n° 03 54,0%

Éducation routière

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement	0	23 223 160	23 223 160	0
Crédits de paiement	0	22 878 160	22 878 160	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 au risque routier.

Elle permet :

- la mise en place d'épreuves théoriques et pratiques du permis de conduire en cohérence avec les différentes directives européennes ;
- le suivi du permis probatoire, ainsi que l'incitation au développement des formations post-permis, en partenariat avec les collectivités territoriales et les assureurs ;

- le renforcement, en liaison avec l'éducation nationale, des enseignements en milieu scolaire préalables aux attestations délivrées : attestation de première éducation à la route (APER), attestation scolaire de sécurité routière (ASSR), brevet de sécurité routière (BSR) et attestation de sécurité routière (ASR).

Depuis 2006, un effort particulier est réalisé en direction des jeunes de 16 à 25 ans à travers le dispositif du permis à un euro par jour mis en place en partenariat avec les banques et les écoles de conduite.

En 2019, cet effort s'intensifie avec la réforme du permis de conduire visant à améliorer l'accès à un permis de conduire moins cher. A travers 10 mesures, cette réforme repose sur deux axes :

- Développement de modes d'apprentissage moins chers :
 - utilisation accrue du simulateur de conduite dans la formation ;
 - développer l'apprentissage de la conduite sur boîte automatique : réduction du délai à 3 mois pour convertir son permis sur boîte manuelle ;
 - développer la conduite encadrée : conduite accompagnée à partir de 16 ans s'adressant aux personnes suivant une formation en vue de l'obtention d'un diplôme professionnel de l'éducation nationale ;
 - développer la conduite encadrée : conduite accompagnée à partir de 16 ans s'adressant aux personnes suivant une formation en vue de l'obtention d'un diplôme professionnel de l'éducation nationale ;
 - développer la conduite supervisée : conduite accompagnée permettant d'acquérir de l'expérience avec un accompagnateur choisi parmi les proches, titulaire du permis de conduire de catégorie B depuis au moins 5 ans.
- Modernisation du permis de conduire :
 - création d'un livret de formation numérique pour suivre la progression du candidat en temps réel ;
 - mise en place d'une plateforme gouvernementale dédiée au choix de l'auto-école ;
 - mise en place d'une plateforme de réservation en ligne des places d'examen pratique du permis de conduire : cette mesure va être expérimentée en 2020 dans la région Occitanie ;
 - adapter les questions du Code de la route aux enjeux de sécurité routière,

Par ailleurs, les jeunes volontaires au Service National Universel (SNU) bénéficieront de la gratuité du code (formation et examen).

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	13 113 160	12 768 160
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	13 113 160	12 768 160
Dépenses d'investissement	3 560 000	3 560 000
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	3 560 000	3 560 000
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État		
Dépenses d'intervention	6 550 000	6 550 000
Transferts aux ménages	6 550 000	6 550 000
Total	23 223 160	22 878 160

Ces crédits se décomposent en moyens consacrés :

- à l'organisation des examens du permis de conduire ;
- à la formation des personnels de l'éducation routière et l'animation de leur réseau ;
- au financement du dispositif du « permis de conduire à un euro par jour ».

1) Organisation des examens du permis de conduire (13,83 M€ en AE et 13,49 M€ en CP)

Fonctionnement des cellules d'éducation routière et entretien des centres d'examen du permis de conduire (9,67 M€ en AE et 9,33 M€ en CP)

Le programme 207 finance les dépenses de fonctionnement des cellules chargées de l'éducation routière dans les services déconcentrés pour un total de 8,64 M€ en AE et 8,29 M€ en CP. Ces dépenses recouvrent notamment :

- les frais de déplacement des personnels de l'éducation routière, y compris la réserve nationale des IPCSR (3,6 M€) ;
- le remboursement de la mise à disposition des agents de La Poste (1,3 M€) ;
- les frais de structure (ex. : fluides, téléphonie, fournitures, prestations de ménage) ;
- les locations immobilières pour un montant de 0,4 M€.

Par ailleurs, le programme 207 prend à sa charge l'entretien des bâtiments et pistes des centres d'examen du permis de conduire, pour un montant de 1 M€ en AE et en CP en 2020.

Construction et rénovation de centres d'examens du permis de conduire (3,56 M€ en AE et en CP)

Une dotation de 3,56 M€ en titre 5 est prévue pour financer un programme de construction et de rénovation de centres d'examen du permis de conduire.

Ces crédits doivent permettre :

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

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

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

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

Organisation des examens BEPECASER (0,30 M€ en AE et en CP)

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

Financement de l'attestation de sécurité routière (0,12 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 du personnel et animation et fonctionnement du réseau « éducation routière » (2,84 M€ en AE et en CP)

Formation initiale des personnels des services déconcentrés (1,80 M€ en AE et en CP)

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

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

Formation continue des personnels des services déconcentrés (0,7 M€ en AE et en CP)

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

Animation et fonctionnement du réseau « éducation routière » 0,27 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 à l'organisation des épreuves du brevet d'aptitude à la formation des moniteurs d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur (BAFM) ou celles concernant le dispositif de contrôle de qualité des examens mis en place en 2017.

Services applicatifs — Applications métiers DSR (0,07 M€ en AE et CP)

L'essentiel des crédits liés à l'informatique est transféré à la direction du numérique. Le montant résiduel est destiné aux acquisitions d'unités centrales et d'écrans d'ordinateur.

3) Le permis à un euro par jour (6,55 M€ en AE et CP)

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

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

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

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

- +0,13 % pour les deux derniers trimestres 2019 ;
- +1,10 % pour les deux premiers trimestres 2020.

L'enveloppe consacrée au financement de ce dispositif est fixée à 6,55 M€ en 2020.

Pour les jeunes exclus du crédit bancaire et inscrits dans une démarche de formation ou d'accès à l'emploi, l'État prend également en charge depuis le 30 novembre 2009 le cautionnement du prêt « Permis à un euro par jour ». Ce cautionnement est assuré par la Caisse des dépôts et consignations (CDC) à travers le fonds de cohésion sociale. La dotation versée à la CDC lors de la mise en place de ce dispositif de cautionnement permettra de couvrir les dépenses de cautionnement prévues sur les deux prochains exercices dans le cadre de la réglementation actuelle.

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

