

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

2021



PROGRAMME 207

SÉCURITÉ ET ÉDUCATION ROUTIÈRES

MINISTRE CONCERNÉ : GERALD DARMANIN, MINISTRE DE L'INTÉRIEUR

PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET ANNUEL DE PERFORMANCES

Marie GAUTIER-MELLERAY

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 une personne tuée sur les routes, on estime à sept celles qui sont gravement blessées ;
- un enjeu social lié à la disparition d'une partie des forces vives de la société, notamment les jeunes adultes ;
- un enjeu économique, le coût total de l'insécurité routière étant estimé à 50,9 milliards d'euros en 2019 selon le bilan de l'observatoire national interministériel de sécurité routière.

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). Elle est d'ailleurs décrite dans un document de politique transversale spécifique (DPT sécurité routière) qui retrace les contributions des services de l'État.

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 2020.

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 2019 de l'accidentalité

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 dans les Outre-mer (+5,8 %). Malgré la stagnation à l'échelle de l'ensemble du territoire, le nombre de tués n'a jamais été aussi faible en France métropolitaine, avec quatre tués de moins qu'en 2018. Ce résultat reste donc en-dessous du niveau enregistré en 2013 pour la France métropolitaine. Pour mémoire et à titre de comparaison, la mortalité routière a atteint 3 477 tués en 2016.

La France (métropole) est au 13e rang de l'Union européenne : 50 personnes ont été tuées par million d'habitants. Ce taux est de 92 en Outre-mer. En métropole sur la période 2015-2019, seuls 25 départements sont en-dessous de la moyenne nationale.

Le fichier national des accidents corporels (BAAC) enregistre 74 165 personnes blessées, dont 70 490 en métropole (+1,2 % par rapport à 2018) et 3 375 dans les Outre-mer (+0,9 %).

Les années 2016 à 2019 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 CISR des 2 octobre 2015 et 9 janvier 2018.

Cependant, après douze années de baisse continue, la mortalité routière a commencé à augmenter à partir de 2014 pour se stabiliser en 2017. Dans ce contexte, le Premier ministre a réuni le 9 janvier 2018, le CISR en présence de dix ministres et secrétaires d'État. Cette réunion témoigne de l'engagement de l'ensemble du Gouvernement pour lutter contre l'insécurité routière.

Les mesures retenues lors du CISR du 9 janvier 2018 visent à protéger l'ensemble des usagers de la route.

- **Réduction de la vitesse maximale autorisée sur certaines routes.**

En 2019, une vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances est identifiée comme cause dans 31 % des accidents mortels. Cette proportion est plus élevée que la moyenne chez les conducteurs de deux-roues motorisés (48 %) ayant provoqué un accident mortel.

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 1er juillet 2018 et a fait l'objet d'une évaluation. Des capteurs installés de façon permanente depuis le mois de juin 2018 en une cinquantaine de points du réseau bidirectionnel hors agglomération ont permis de suivre les vitesses de 143 millions de véhicules.

Les vitesses moyennes pratiquées des véhicules légers ont chuté dès le dimanche 1er juillet 2018. Sur la période allant du 1er juillet 2018 au 31 décembre 2019, la baisse est de 3,5 km/h par rapport à juin 2018. En décembre 2019, 58 % des conducteurs de véhicules de tourisme circulent encore au-dessus de 80 km/h. La réduction de la vitesse maximale autorisée ne concerne pas les poids lourds, déjà limités à 80 km/h. Néanmoins, leur vitesse a baissé de 1,8 km/h depuis juin 2018.

Lors d'une période allant du 1er juillet 2018 au 1er mars 2020, 349 vies ont été épargnées par rapport à une période de 20 mois calculés dans les années 2013-2017 sur le réseau considéré (routes hors agglomérations, hors autoroutes). Durant les mêmes périodes de référence, le reste du réseau (voies en agglomération et autoroutes) enregistre 48 personnes tuées en plus. Est donc constatée une baisse de 13 % du nombre de tués sur le réseau considéré par rapport au reste du réseau routier français. Si on applique la tendance constatée sur les voies en agglomération et autoroutes aux routes hors agglomérations, hors autoroutes, on obtient un gain de 468 vies. Enfin, la mesure n'a pas eu d'effet négatif sur les manœuvres de dépassements.

- **Lutter contre la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants.**

L'alcool constitue une des premières causes de mortalité sur la route (19 %). Dans 32 % des accidents mortels, un conducteur au moins 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 2019, les stupéfiants sont identifiés comme cause dans 8 % des accidents mortels. 23 % des décès le sont dans un accident dans lequel au moins un conducteur a utilisé de stupéfiants. Cependant très souvent alcool et stupéfiants sont combinés : 44 % des décès le sont dans un accident dans lequel au moins un conducteur est positif à l'alcool et/ou aux stupéfiants. 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.

La loi d'orientation des mobilités, dite « LOM », prévoit que les forces de l'ordre peuvent 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 2019, les accidents ont provoqué la mort de 483 piétons, soit 15 % de la mortalité routière. Quatre piétons tués sur dix ont 75 ans ou plus. Les piétons tués seniors le sont neuf fois sur dix en agglomération. La moitié 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. Dix usagers d'EDP motorisés sont décédés en 2019. Le décret du 25 octobre 2019 a introduit les EDP motorisés dans le code de la route. Il a fixé l'âge minimum de leur utilisation à 12 ans, leur a interdit de rouler sur les trottoirs et a limité la vitesse maximale autorisée à 25 km/h.

- **Accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité.**

En 2019, 187 cyclistes ont été tués dans un accident de la route. Ce chiffre est en hausse par rapport à 2018 (+ 12 tués). La mortalité est en augmentation depuis 2015 (149 tués). En 2019, les cyclistes représentent 6 % 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 2019, 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).

Ainsi, la plupart des mesures du CISR impliquant l'adoption d'une disposition législative ont été intégrées à la 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 loi offre 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.

Au-delà des mesures 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.

Depuis 2016, les entreprises se mobilisent contre le risque routier professionnel : chaque année, les accidents routiers professionnels (lors de trajets professionnels ou de déplacements liés à des missions professionnelles occasionnelles) sont la première cause de mortalité au travail. Dans le cadre de sa politique de sensibilisation du monde professionnel à ce risque, la DSR a mobilisé près de 1 500 entreprises représentant 3,2 millions de salariés autour de l'Appel national « 7 engagements pour une route plus sûre ».

Au niveau local, la mobilisation s'effectue sous la responsabilité du préfet de département. Son action est facilitée par la mise en place d'un nouveau document général d'orientations (DGO) pour la période 2018-2022. 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.

À partir de ce document, est élaboré annuellement le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) pour le volet sensibilisation, prévention et communication. Ce plan bénéficie dans le cadre d'un dialogue de gestion 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.

En ce qui concerne l'**éducation routière**, une réforme a été engagée en 2019 pour améliorer l'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.

À l'été 2019, sont entrées en application les trois premières mesures : le passage de l'épreuve pratique à 17 ans pour les élèves en apprentissage anticipé de la conduite, le développement de la formation sur simulateur de conduite et la conversion facilitée du permis « boîte automatique » en permis classique.

La mise en œuvre de ces mesures s'est poursuivie en 2020 autour de quatre axes :

- la gratuité de la préparation au code et le remboursement de la première présentation à l'examen théorique général pour les jeunes qui s'engagent dans le Service National Universel ;
- le développement de modes d'apprentissage moins chers tels que la conduite encadrée ou la conduite supervisée (mesures inscrites dans la loi LOM) ;
- la réduction des délais d'attente ;
- la transparence du permis pour les candidats *via* la mise en place d'un contrat type, d'un comparateur en ligne et d'un livret de formation numérique permettant de suivre la progression des élèves et comportant des informations relatives à l'école de conduite, à l'enseignant et au nombre d'heures de leçons suivies.

Le nouvel examen du permis de conduire « deux-roues motorisé » est entré en vigueur le 1er mars 2020 avec l'ambition d'initier les futurs motards aux risques inhérents à la conduite d'une motocyclette.

La réforme du permis moto a permis la création d'une épreuve théorique spécifique à la motocyclette ce qui impose aux candidats de maîtriser autant les règles généralistes du code de la route que les risques potentiels associés à la conduite de ce type de véhicules.

De plus, les épreuves pratiques ont été réaménagées pour que les inspecteurs du permis de conduire puissent procéder à une évaluation plus complète. Le seuil de réussite a également été réévalué pour passer de 17 à 21 points. Enfin, l'épreuve circulation prend en compte l'évaluation de la trajectoire de sécurité afin de permettre aux futurs motards d'être à la fois formés et évalués sur le positionnement sur la chaussée optimal et sécuritaire en fonction des circonstances de conduite rencontrées ou abordées.

En décembre 2019, la sécurité routière a adopté une nouvelle signature de communication. Désormais, 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 ».

Ces mesures sont financées par le programme 207. À 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 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	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Nombre annuel des tués (France métropolitaine)	Nb	3 248	3 244	en baisse	en baisse	en baisse	en baisse
Nombre annuel des tués (Départements d'outre-mer)	Nb	144	162	en baisse	en baisse	en baisse	en baisse
Nombre de tués parmi les jeunes conducteurs (moins de deux ans de permis)	Nb	269	288	en baisse	en baisse	en baisse	en baisse
Nombre de tués hors agglomération hors autoroutes	Nb	2 016	1 944	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.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

3 498 personnes ont perdu la vie sur les routes de France en 2019. La mortalité routière est globalement stable en métropole (-0,1% par rapport à 2018) mais en hausse en Outre-mer (+5,8 % par rapport à 2018 dans les Outre-mer avec une hausse de +13 % pour les DOM).

Une vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances est présente en 2019 dans 30 % des accidents dont les causes sont multiples. Cette proportion est plus élevée que la moyenne chez les conducteurs de deux-roues motorisés (48 %).

La mesure de réduction de 90 km/h à 80 km/h des vitesses maximales autorisées (VMA) sur les routes à double-sens sans séparateur central est entrée en application le 1^{er} juillet 2018 et a fait l'objet d'une évaluation.

Des capteurs installés de façon permanente depuis le mois de juin 2018 en une cinquantaine de points du réseau bidirectionnel hors agglomération ont permis de suivre les vitesses de 143 millions de véhicules. Les vitesses moyennes pratiquées par les véhicules légers ont chuté dès le dimanche 1^{er} juillet 2018. Sur la période des dix-huit mois suivant la mesure, la baisse est de 3,5 km/h par rapport à juin 2018. En décembre 2019, 58 % des conducteurs de véhicules de tourisme circulent encore au-dessus de 80 km/h. La réduction de la VMA ne concerne pas les poids lourds, déjà limités à 80 km/h. Néanmoins, leurs vitesses ont baissé de 1,8 km/h depuis juin 2018.

Lors des 20 mois suivant la mise en œuvre de la mesure, 349 vies ont été épargnées par rapport aux 20 mois calculés sur la période référence 2013-2017 sur le réseau considéré (routes hors agglomérations, hors autoroutes). Dans le même temps, le reste du réseau (voies en agglomération et autoroutes) enregistre 48 personnes tuées en plus. On observe une baisse de 13 % du nombre de tués sur le réseau considéré par rapport au reste du réseau routier français. En appliquant au réseau considéré (routes hors agglomérations, hors autoroutes), l'évolution du reste du réseau, le gain atteindrait 468 vies. Enfin, la mesure n'a pas eu d'effet négatif sur les manœuvres de dépassements ou les chocs à l'arrière des véhicules.

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

Les indicateurs retenus sont :

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

INDICATEUR

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

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 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	66	67	42	50	42	42
Coût unitaire d'obtention du permis de conduire pour l'administration relevant du ministère chargé de la sécurité routière	€/permis	65	65,9	65,4	67,4	64,8	65

Précisions méthodologiques

1. Réduire le délai d'attente médian aux examens

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

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

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

Mode de calcul :

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

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

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

2. Coût unitaire d'obtention du permis de conduire

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

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

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

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

La réforme de juin 2014 s'est traduite notamment par la mise en place d'un 13^{ème} examen B par jour, par la mise à disposition d'une vingtaine 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 initié en 2016 a été renouvelé en 2019. Il y a ainsi 24 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'IPCSR et de délégués du permis de conduire et de la sécurité routière (DPCSR). Ils sont d'environ 44 pour les IPCSR et de 8 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 64 jours fin 2019. Le délai médian est passé de 73 jours en 2013 à 42 jours en février 2020.

En 2020, les mesures de confinement mises en place dans le cadre de la crise sanitaire liée à la Covid-19 ont entraîné l'interruption des examens du permis de conduire augmentant ainsi mécaniquement le délai annuel médian qui a été revu à la hausse puisque qu'environ 400 000 examens du permis de conduire, toutes catégories confondues, n'ont pu se tenir durant cette période. Un retour à la prévision initiale pour 2021 est envisagé, à savoir 42 jours pour le délai annuel médian.

Afin de limiter la hausse du délai médian et de compenser une partie des examens non réalisés, le dispositif des examens supplémentaires déjà mis en œuvre par le passé a été renouvelé en 2020 et l'enveloppe initiale de 20 000 unités a été portée à 90 000 examens supplémentaires. Ces examens peuvent être réalisés par les IPCSR le samedi, sur leur temps de récupération ou après une journée de travail au-delà des 13 unités B afin de favoriser la reprise d'activité des établissements d'enseignement de la conduite automobile durement touchés par le confinement.

En complément de ce dispositif, la Délégation à la sécurité routière (DSR) a fait appel aux IPCSR retraités volontaires afin de réaliser des examens du permis de conduire. Ces deux dispositifs sont susceptibles d'être renouvelés en 2021.

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.

Le nombre d'examens non réalisés en raison des mesures de confinement ne pourra être intégralement compensé, ce qui entraînera inéluctablement une diminution du nombre de permis délivrés en 2020, augmentant de facto le coût unitaire du permis de conduire. En 2021, le retour aux prévisions initiales du délai médian devrait se traduire par une hausse du nombre de permis délivrés qui fera diminuer mécaniquement le coût unitaire du permis de conduire.

PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

2021 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS DEMANDÉS

2021 / 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 2021	FdC et AdP attendus en 2021
01 – Observation, prospective, réglementation et soutien au programme	2 408 488	0	1 832 796	4 241 284	0
02 – Démarches interministérielles et communication	12 963 084	0	3 355 000	16 318 084	60 000
03 – Éducation routière	14 025 498	3 800 000	2 800 000	20 625 498	0
Total	29 397 070	3 800 000	7 987 796	41 184 866	60 000

2021 / 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 2021	FdC et AdP attendus en 2021
01 – Observation, prospective, réglementation et soutien au programme	2 408 488	0	1 832 796	4 241 284	0
02 – Démarches interministérielles et communication	12 963 084	0	3 355 000	16 318 084	60 000
03 – Éducation routière	14 025 498	3 800 000	2 800 000	20 625 498	0
Total	29 397 070	3 800 000	7 987 796	41 184 866	60 000

Sécurité et éducation routières

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

2020 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LOI DE FINANCES INITIALE)

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 prévus 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	13 234 316	3 560 000	6 377 406	23 171 722	0
Total	27 837 388	3 560 000	11 539 852	42 937 240	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 prévus 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	12 889 316	3 560 000	6 377 406	22 826 722	0
Total	27 492 388	3 560 000	11 539 852	42 592 240	60 000

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE

Titre ou catégorie	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2020	Demandées pour 2021	FdC et AdP attendus en 2021	Ouverts en LFI pour 2020	Demandés pour 2021	FdC et AdP attendus en 2021
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	27 837 388	29 397 070	0	27 492 388	29 397 070	0
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	27 837 388	29 397 070	0	27 492 388	29 397 070	0
Titre 5 – Dépenses d'investissement	3 560 000	3 800 000	0	3 560 000	3 800 000	0
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	3 560 000	3 800 000	0	3 560 000	3 800 000	0
Titre 6 – Dépenses d'intervention	11 539 852	7 987 796	60 000	11 539 852	7 987 796	60 000
Transferts aux ménages	6 377 406	2 800 000	60 000	6 377 406	2 800 000	60 000
Transferts aux entreprises	1 000 000	1 000 000	0	1 000 000	1 000 000	0
Transferts aux autres collectivités	4 162 446	4 187 796	0	4 162 446	4 187 796	0
Total	42 937 240	41 184 866	60 000	42 592 240	41 184 866	60 000

JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME

ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU 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	4 241 284	4 241 284	0	4 241 284	4 241 284
02 – Démarches interministérielles et communication	0	16 318 084	16 318 084	0	16 318 084	16 318 084
03 – Éducation routière	0	20 625 498	20 625 498	0	20 625 498	20 625 498
Total	0	41 184 866	41 184 866	0	41 184 866	41 184 866

DÉPENSES PLURIANNUELLES

ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2020

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2019 (RAP 2019)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2019 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2019	AE (LFI + LFRs) 2020 + reports 2019 vers 2020 + prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFRs) 2020 + reports 2019 vers 2020 + prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2020
7 989 294	0	46 503 694	44 628 632	9 864 355

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2021	CP 2022	CP 2023	CP au-delà de 2023
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2020	CP demandés sur AE antérieures à 2021 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2022 sur AE antérieures à 2021	Estimation des CP 2023 sur AE antérieures à 2021	Estimation des CP au-delà de 2023 sur AE antérieures à 2021
9 864 355	9 864 355 0	0	0	0
AE nouvelles pour 2021 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2021 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2022 sur AE nouvelles en 2021	Estimation des CP 2023 sur AE nouvelles en 2021	Estimation des CP au-delà de 2023 sur AE nouvelles en 2021
41 184 866 60 000	31 320 511 60 000	9 864 355	0	0
Totaux	41 244 866	9 864 355	0	0

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2021

CP 2021 demandés sur AE nouvelles en 2021 / AE 2021	CP 2022 sur AE nouvelles en 2021 / AE 2021	CP 2023 sur AE nouvelles en 2021 / AE 2021	CP au-delà de 2023 sur AE nouvelles en 2021 / AE 2021
76,08 %	23,92 %	0,00 %	0,00 %

Les restes à payer que devrait présenter la comptabilité du programme 207 fin 2020 seront intégralement réglés en 2021. Ils concernent principalement des dépenses de communication, d'études ou d'investissements dans les centres d'examen du permis de conduire.

JUSTIFICATION PAR ACTION

ACTION 10,3 %**01 – Observation, prospective, réglementation et soutien au programme**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	4 241 284	4 241 284	0
Crédits de paiement	0	4 241 284	4 241 284	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 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 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	2 408 488	2 408 488
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	2 408 488	2 408 488
Dépenses d'intervention	1 832 796	1 832 796
Transferts aux entreprises	1 000 000	1 000 000
Transferts aux autres collectivités	832 796	832 796
Total	4 241 284	4 241 284

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 Délégation à la sécurité routière (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 (0,28 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 2021, ce fonds est doté de 500 000 € sur le programme 207.

4) Fonctionnement des observatoires locaux de l'accidentologie routière (0,4 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 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.

5) Fonctionnement de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (0,05 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'accidentologie routière ainsi que l'évaluation des nouvelles mesures de sécurité prises ou envisagées.

Pour assurer ces missions, une enveloppe de 0,05 M€ est dédiée à l'ONISR pour financer les frais de fonctionnement courant de l'ONISR.

6) Études et recherches de l'administration centrale (1,8 M€ en AE et en CP)

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

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

Pour réaliser des études et recherches en matière de sécurité routière, l'ONISR s'appuie sur l'expertise des deux principaux acteurs du réseau scientifique et technique (RST) du ministère de la Transition écologique (MTE) : l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) auquel s'est substituée l'Université Gustave Eiffel (décret du n° 2019-1360 du 13 décembre 2019) 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 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'Epidémiologie 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 « Multi-échelles et Biomécanique du laboratoire Icube ») et l'Université de Rennes 2 (laboratoire Mouvement, Sport, Santé « M2S »). Ces études référencées sont toujours en cours.

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

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

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

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

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

Des études liées à la sécurité routière sont également confiées au réseau scientifique et technique du MTE. 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 domaine Accident ;
- les formations "point d'appui national pour la gestion des outils de formation" (PANGOF) à la sécurité routière ;
- la veille réglementaire ;
- les évaluations de politique de sécurité routière ;
- le suivi et les évaluations des expérimentations et des innovations technologiques ;
- la diffusion de connaissances en sécurité routière (contribution au bilan annuel de l'ONISR et production d'études des grands enjeux de sécurité routière).

Sécurité et éducation routières

Programme n° 207 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	16 318 084	16 318 084	60 000
Crédits de paiement	0	16 318 084	16 318 084	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	12 963 084	12 963 084
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	12 963 084	12 963 084
Dépenses d'intervention	3 355 000	3 355 000
Transferts aux ménages		
Transferts aux autres collectivités	3 355 000	3 355 000
Total	16 318 084	16 318 084

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 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 (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.

Les thèmes de campagne et les publics visés sont notamment définis au regard des facteurs de l'accidentologie analysée par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR).

Ainsi, en 2016, ont été 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^{ème} semestre 2018, 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, celui qui conduit c'est celui qui ne boit pas* » 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, celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas* » 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, qui portent le mot d'ordre « *Quand on tient à quelqu'un, on le retient* ».

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

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

Par ailleurs, en 2020, lors de la crise sanitaire, le trafic a baissé de 80 % mais la mortalité sur la route a baissé seulement de 55 %. La sécurité routière décide alors de lancer une campagne (TV, radio, digital), dès le 11 mai, pour inciter les Français à prolonger sur la route les comportements de prudence et de solidarité qui se sont si fortement incarnés pendant ces deux mois de confinement.

Les entreprises sont également mobilisées 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 2019, ce sont 406 personnes qui

ont été tuées lors d'un déplacement lié au travail dont les trois-quarts (295) lors d'un trajet domicile-travail et un quart (111) lors d'un déplacement réalisé dans l'exercice d'une mission professionnelle.

En 2019, le ministère de l'intérieur et le ministère du travail se sont associés à la Caisse nationale de l'Assurance Maladie (CNAM), la Mutualité sociale agricole, Santé publique France, et l'Université Gustave Eiffel pour éditer une plaquette visant à sensibiliser les employeurs au risque routier professionnel (« L'essentiel du risque routier professionnel »).

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 formalisée.

Par ailleurs, 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 (0.55 M€ en AE et en CP)

Sous réserve de la situation sanitaire, la Délégation à la sécurité routière (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 pré-tests, qui permettent de tester un projet préalablement à sa production, et les post-tests, enquêtes qui permettent de connaître l'impact d'une campagne sur les citoyens et de tirer des enseignements pour les campagnes à venir.

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

2) Animation et fonctionnement des actions locales (8,52 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 2018, ceux-ci ont élaboré et signé avec les partenaires locaux pour la période 2018-2022, un document général d'orientations (DGO) devant constituer un outil de programmation dans le domaine de la sécurité routière.

Les quatre enjeux retenus au niveau national ont été 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 peuvent 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 a permis la mobilisation des différents partenaires locaux (services départementaux de l'État, collectivités locales, associations, chambres consulaires, etc.) autour d'orientations et de projets qui sont déclinés dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

Ces actions pilotées directement par les services de l'État 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 », relais local de l'opération « la route se partage » sur le tour de France, etc. ;
- des actions avec les entreprises ou les administrations sur les risques routiers professionnels : promotion de l'appel des entreprises pour une route plus sûre qui se traduit par la signature au niveau national des « 7 engagements » avec près de 1500 entreprises représentant 3,2 millions d'employés, actions au sein des administrations en lien avec les organisations professionnelles locales. L'objectif est d'évaluer le risque routier comme les autres risques professionnels et de parvenir à identifier des actions organisationnelles.

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

D'autre part, dans le cadre des PDASR, l'État peut contribuer au financement des projets de ses partenaires locaux (entreprises, collectivités territoriales, associations...).

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 acteurs (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.

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

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

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

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

Politique locale en maîtrise d'ouvrage centrale (0,28 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 retenir une vingtaine d'associations à vocation nationale qui vont bénéficier d'une dotation conséquente pour une meilleure efficacité de leurs actions.

ACTION 50,1 %

03 – Éducation routière

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	20 625 498	20 625 498	0
Crédits de paiement	0	20 625 498	20 625 498	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).

Depuis 2005, 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.

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 :

1/ Développement de modes d'apprentissage moins chers :

- utilisation accrue du simulateur de conduite dans la formation ;

- développement de l'apprentissage de la conduite sur boîte automatique : réduction du délai à 3 mois pour convertir son permis sur boîte manuelle ;
- développement de 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 et d'un titre professionnel du ministère de l'emploi ;
- développement de 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. Un nouvel accès à cette formule est créé ; 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.

2/ 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 est expérimentée en 2020 dans la région Occitanie ;
- adaptation des 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

Sécurité et éducation routières

Programme n° 207 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	14 025 498	14 025 498
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	14 025 498	14 025 498
Dépenses d'investissement	3 800 000	3 800 000
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	3 800 000	3 800 000
Dépenses d'intervention	2 800 000	2 800 000
Transferts aux ménages	2 800 000	2 800 000
Total	20 625 498	20 625 498

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 (14,91 M€ en AE et en CP)**Fonctionnement des cellules d'éducation routière et entretien des centres d'examen du permis de conduire (10,80 M€ en AE et en CP)**

Le programme 207 finance les dépenses de fonctionnement des cellules chargées de l'éducation routière dans les services déconcentrés pour un total de 9,75 M€ en AE et en CP. Ces dépenses recouvrent notamment :

- les frais de déplacement des personnels de l'éducation routière, y compris la réserve nationale des IPCSR (4 M€) ;
- le remboursement de la mise à disposition des agents de La Poste (1 M€) ;
- les frais de structure comme les fluides, la téléphonie, les fournitures, les prestations de ménage et autres (4,65 M€) ;
- les locations immobilières pour un montant de 0,1 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 1,05 M€ en AE et en CP en 2021.

Construction et rénovation de centres d'examens du permis de conduire (3,80 M€ en AE et en CP)

Une dotation de 3,80 M€ en titre 5 est prévue pour financer le programme de construction et de rénovation de centres d'examen du permis de conduire.

Ces crédits doivent permettre :

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

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

Ces crédits permettent de financer les coûts de fonctionnement liés à l'organisation des visites médicales d'aptitude à la conduite des personnes 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.

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 des personnels et animation et fonctionnement du réseau « éducation routière » (2,92 M€ en AE et en CP)

Formation initiale des personnels des services déconcentrés (1,82 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 (0,71 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 » (0,39 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 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.

3) Le permis à un euro par jour (2,8 M€ en AE et CP)

Mis en œuvre par l'État en 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).

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 :

- -0,35 % pour les deux derniers trimestres 2020 ;
- -0,11 % pour les deux premiers trimestres 2021.

L'enveloppe consacrée au financement de ce dispositif est fixée à 2,8 M€ en 2021.

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. À l'occasion de la signature du mandat de gestion le 28 juillet 2016, des pistes de réformes avaient notamment évoqué la possibilité de mettre en place une procédure de microcrédit personnel qui se substituerait au dispositif du « permis à un euro par jour », jugé trop complexe à mettre en œuvre. Ces réflexions n'ont pas pu être menées jusqu'à leur terme, notamment du fait des restructurations annoncées et du transfert des certaines compétences de la CDC vers la banque publique d'investissement. Des échanges avec cette dernière doivent avoir lieu afin de poursuivre les réflexions initiées avec la CDC.

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

SYNTHÈSE DES OPÉRATEURS DU PROGRAMME

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ALLOUÉS AUX OPÉRATEURS DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

Opérateur ou Subvention	LFI 2020		PLF 2021	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Total	0	0	0	0
Total des subventions pour charges de service public	0	0	0	0
Total des dotations en fonds propres	0	0	0	0
Total des transferts	0	0	0	0

CONSOLIDATION DES EMPLOIS

EMPLOIS DES OPÉRATEURS

Intitulé de l'opérateur	LFI 2020				PLF 2021							
	ETPT rémunérés par d'autres programmes (1)	ETPT rémunérés par ce programme (1)	ETPT rémunérés par les opérateurs		ETPT rémunérés par d'autres programmes (1)	ETPT rémunérés par ce programme (1)	ETPT rémunérés par les opérateurs					
			sous plafond	hors plafond			dont contrats aidés	dont apprentis	sous plafond	hors plafond	dont contrats aidés	dont apprentis
Total												

(1) Emplois des opérateurs inclus dans le plafond d'emplois du ministère

PLAFOND DES AUTORISATIONS D'EMPLOIS DES OPÉRATEURS DU PROGRAMME

	ETPT
Emplois sous plafond 2020	
Extension en année pleine du schéma d'emplois de la LFI 2020	
Impact du schéma d'emplois 2021	
Solde des transferts T2/T3	
Solde des transferts internes	
Solde des mesures de périmètre	
Corrections techniques	
Abattements techniques	
Emplois sous plafond PLF 2021	
Rappel du schéma d'emplois 2021 en ETP	

Sécurité et éducation routières

Programme n° 207 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO