

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2020
MISSION « SÉCURITÉS » - PROGRAMME 207 « SÉCURITÉ ET ÉDUCATION ROUTIÈRES »
CAS « CONTRÔLE DE LA SÉCURITÉ ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS »

COMMISSION DES FINANCES

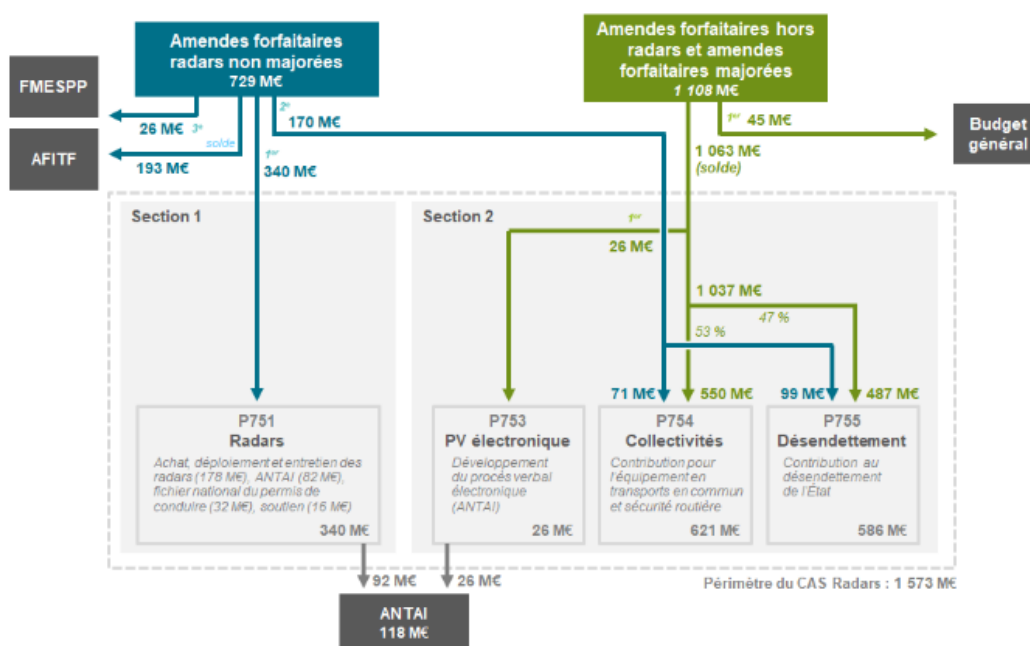
- En 2018, la mortalité routière est à un plus bas historique jamais atteint puisque 3 392 tués ont été dénombrés sur les routes de France métropolitaine et des départements d'outre-mer (DOM), soit **208 décès de moins** par rapport à 2017. Les autres indicateurs de l'accidentalité sont aussi à la baisse : le nombre d'accidents diminue de 3%, celui des blessés hospitalisés de 23%.
- Mais cette amélioration reste fragile comme en attestent les **résultats des neuf premiers mois de 2019** qui ne permettent pas d'espérer à court terme un prolongement de cette tendance, l'année 2019 sera sans doute légèrement plus meurtrière que 2018.
- Elle reste, par ailleurs, marquée par des inégalités : territoriales, la mortalité dans les collectivités d'outre-mer est en augmentation, **selon les âges**, les 18-24 restent les plus touchés (taux de mortalité deux fois plus élevé que dans le reste de la population) **ou les catégories d'usagers** (les deux roues représentent 23% des décès)

Le compte d'affectation spéciale « Contrôle de la sécurité et du stationnement routiers »

Une architecture qui nécessite d'être simplifiée

- L'arborescence de l'affectation des amendes de police de la circulation et du stationnement routiers est complexe. Encore enrichi en 2019 d'une nouvelle ramification, dirigée vers le **Fonds pour la modernisation des établissements de santé publics et privés (FMESPP)**, le CAS n'a pourtant fait l'objet d'aucune simplification dans le PLF 2020.

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



Source : projet annuel de performances 2020

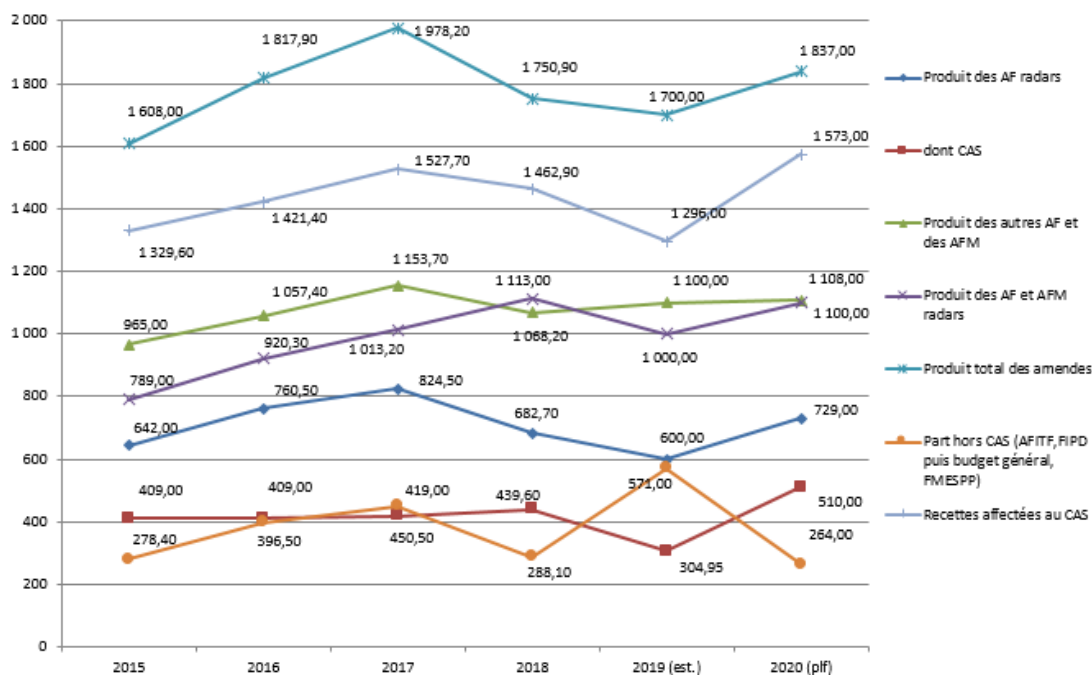
- Cette architecture du compte d’affectation spéciale (CAS) gagnerait pourtant à être simplifiée, en fusionnant les deux sections du CAS et en supprimant l’enchevêtrement des flux croisés des deux catégories d’amendes, ainsi qu’en intégrant le programme 753 (2 % du montant du CAS) au programme 751.

Le produit de l'ensemble des amendes de police est tiré à la hausse par les recettes de la section 2, abondant le CAS à un niveau record

- Le produit total des amendes de la police de la circulation et du stationnement se maintient à un niveau élevé (1 837 millions d’euros). Cette estimation paraît optimiste, dans la mesure où le montant de ce produit attendu en 2019 (environ 1 700 millions d’euros) sera inférieur à l’estimation de la loi de finances initiale (1 867 millions d’euros).
- Le produit des amendes forfaitaires (AF) radars – 729 millions d’euros – repasserait sous le niveau réalisé en 2017. Il s’agit d’une conséquence directe des dégradations de radars qui impacteront par ailleurs fortement les recettes attendues d’AF pour 2019 (environ 600 millions d’euros)
- Le produit des amendes forfaitaires majorées (AFM radars et hors radars) est en hausse, estimée à + 33 % par rapport à la loi de finances 2019.
- Les crédits demandés au titre des quatre programmes du CAS, qui s’élèvent à 1 573 millions d’euros, connaissent une forte hausse, d’environ 21 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2019. Ces crédits représentent plus de 85% du produit total des amendes de la police de la circulation et du stationnement.

Évolution du produit des amendes de police de la circulation et du stationnement routiers (2015-2020)

(en millions d’euros)



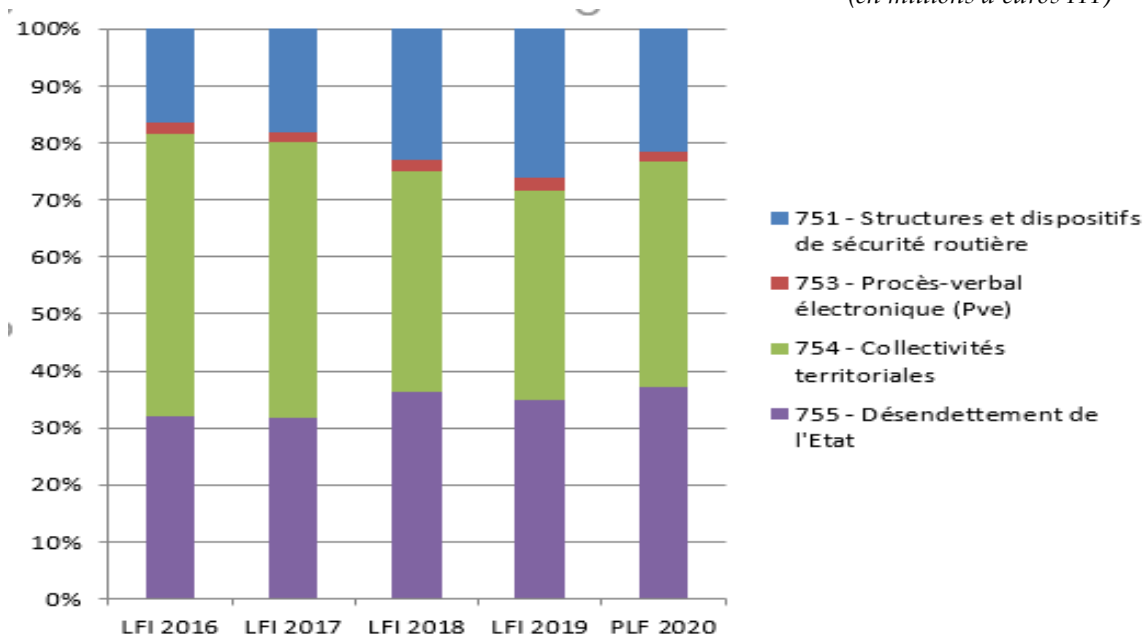
Source : commission des finances du Sénat, documents budgétaires

Les crédits du programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière » restent stables alors que ceux des programmes 754 « Collectivités territoriales » et 755 « Désendettement de l'État » connaissent une forte augmentation

- Le programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière » voit ses crédits rester stables (340 millions d'euros) afin de couvrir le financement des réparations de radars et des nouveaux déploiements (notamment plus de 800 radars tourelles sur l'année 2020). Contrairement aux crédits 2018 qui n'ont pas été entièrement consommés, le budget 2020 est en cohérence avec les investissements prévus.
- En effet, le parc de radars a été confronté à une importante vague de vandalisme. Alors que les dégradations avaient déjà été multipliées par 2,5 entre 2017 et 2018, au 30 juin 2019 elles atteignaient les 2/3 du nombre total de l'année 2018. Le taux moyen de disponibilité des radars a ainsi chuté de 93 % en 2017 à 75 % en 2019.
- L'objectif des 4 700 radars, prévu au 31 décembre 2019, a ainsi été revu à la baisse afin de tenir compte des dégradations. Au 1^{er} septembre 2019, le parc compte 3951 équipements, il devrait en compter 4 400 au 31 décembre 2020. Ce déploiement paraît néanmoins ambitieux, notamment en ce qui concerne le nombre de radars tourelles (1 200 d'ici fin 2020) amenés à remplacer progressivement les radars fixes.
- Les crédits affectés aux programmes 754 « Collectivités territoriales » et 755 « Désendettement de l'État » augmentent chacun d'environ 29 % en raison du dynamisme des recettes de la section 2 (AFM radars et hors radars).

Évolution de la répartition des crédits du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la sécurité et du stationnement routiers » de 2016 à 2020

(en millions d'euros HT)



Source : commission des finances du Sénat, documents budgétaires

Le Conseil national de la sécurité routière (CNSR) réuni le 9 juillet 2019 a souligné le bon avancement des 18 mesures adoptées lors du comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018

- **18 mesures** ont été adoptées lors du **comité interministériel du 9 janvier 2018** : plusieurs ont déjà été mises en œuvre en 2018 (exemple : publier une carte des radars sur le site de la Sécurité routière) et en 2019 (accompagner le développement du vélo en toute sécurité). Les autres mesures entreront en application après la promulgation de la loi d'orientation pour les mobilités (LOM).
- Parmi ces mesures, celle consistant à « réduire de 90 à 80 km/h les vitesses maximales autorisées sur les routes à double sens, sans séparateur central » a fait l'objet d'une **évaluation en juillet 2019**. Les effets sur l'accidentalité apparaissent positifs mais il convient de rester prudent en raison du caractère multifactoriel des causes d'accident. A ce titre, la **création du nouvel indicateur « nombre de tués hors agglomération hors autoroutes »** permettra de suivre l'évolution sur ce type de réseau routier.

Mission « Sécurités » - Programme 207 « Sécurité et éducation routières »

Des crédits en légère hausse dont plus de la moitié est consacrée à l'action 03 « Éducation routière »

- Les crédits inscrits sur le **programme 207 « Sécurité et éducation routières »** de la mission « Sécurités » augmentent de + 2,3 % par rapport à 2019 pour s'établir à **42,64 millions d'euros**, dont 22,88 millions d'euros pour l'action 03 « Éducation routière » qui finance notamment l'organisation de l'examen du permis de conduire.
- L'effort de **sincérité budgétaire** doit être poursuivi, notamment en ce qui concerne les **crédits de communication** (portés par l'action 02 du programme 207 et le programme 751 du CAS) dont les dépenses prévisionnelles (15,8 millions d'euros pour 2020) semblent sous-budgétées.
- **De nouvelles actions de communication inédites** et centrées sur l'inclusion du citoyen devraient être initiées en 2020. La sécurité routière étant considérée comme une responsabilité individuelle mais aussi en tant que valeur partagée et mobilisatrice.

Une réforme du permis de conduire qui bénéficie d'un second souffle en 2019

- **Dix nouvelles mesures ont été annoncées le 2 mai 2019 par le Premier ministre afin de rendre le permis de conduire moins cher et plus accessible** : deux mesures (« favoriser l'usage du simulateur dans le cadre de la formation à la conduite » et « développer l'apprentissage de la conduite sur des véhicules équipés de boîtes de vitesses automatiques ») ont été mises en œuvre par des arrêtés du 16 juillet 2019. Les autres mesures sont intégrées au projet de loi d'orientation des mobilités (LOM).
- **Face à un délai moyen d'attente à l'examen du permis qui stagne**, le PLF 2020 a changé d'indicateur au profit d'un délai médian qui serait plus représentatif de la réduction des délais pour la majorité des candidats.
- L'**opération « permis à un euro par jour »** reste sous-utilisée : la budgétisation proposée pour 2020, fondée sur un objectif de 175 920 nouveaux prêts, paraît sans doute surestimée.



Commission des finances
<http://www.senat.fr/commission/fin/index.html>
Téléphone : 01.42.34.23.28
secretariat.finances@senat.fr

Jean-Marc GABOUTY
Rapporteur spécial
Sénateur de la Haute-Vienne
(Groupe RDSE)



Ce document et le rapport (annexe n° 28b - tome III du Rapport général) sont disponibles sur le site du Sénat : <http://www.senat.fr/rap/l19-140-328-2/l19-140-328-2.html>