

Synthèse

En 2002, le gouvernement fédéral s'est fixé pour objectif de réduire le nombre de victimes de la route de 50% à l'horizon 2010. À cet effet, il a notamment engagé une politique visant à augmenter le sentiment chez les usagers de la route d'être contrôlé.

Depuis 2004, l'instrument privilégié de cette politique est le Fonds de la sécurité routière. Alimenté par la croissance des recettes consécutives aux infractions constatées en matière de sécurité routière – soit un montant total de 293 millions d'euros pour les années 2004 à 2007 – le Fonds de la sécurité routière a pour but principal de financer des actions réalisées par les 196 corps de police locale ainsi que par la police fédérale.

La Cour des comptes a effectué un audit des plans d'action sécurité routière des services de police. Elle a examiné la conformité du mécanisme de financement avec la réglementation et sa cohérence avec les objectifs poursuivis, ainsi que l'efficacité du cycle annuel d'approbation et d'évaluation.

Dans ce rapport, la Cour des comptes explique que la réglementation est peu précise et n'est pas toujours correctement appliquée. Pour l'essentiel, une surévaluation de la part de la police fédérale et du SPF Justice implique un manque à gagner de 12 millions d'euros pour les 196 zones de police locale, pour les années 2005 à 2007.

En outre, elle arrive à la conclusion que l'arrêté royal d'exécution de la loi ne lie pas suffisamment le financement des plans d'action à la réalisation des objectifs poursuivis, à savoir la diminution du nombre de victimes sur la route. Cette faible variabilité du financement en fonction des résultats n'incite pas les services de police à développer les actions les plus efficaces.

Par ailleurs, une erreur dans la détermination du nombre de victimes servant de point de référence a atténué davantage encore ce lien avec l'objectif de réduction poursuivi.

La Cour des comptes précise dans ce rapport les corrections à opérer afin de réaliser un calcul de répartition conforme à la réglementation et propose des modalités de calcul qui permettraient d'améliorer la corrélation du financement avec les objectifs poursuivis par le législateur.

Quant au cycle annuel, la réglementation prévoit le dépôt de plans d'action sécurité routière par les services de police, accompagnés de rapports évaluant les actions de l'année qui précède. Ces plans doivent être approuvés par les ministres de l'Intérieur et de la Mobilité.

Ce cycle appelle de nombreuses réserves qui rendent nécessaire une recomposition des processus et du calendrier prévus.

Le calendrier a en effet été systématiquement décalé. Les ministres de l'Intérieur et de la Mobilité n'ont jamais été en mesure d'approuver les accords de financement avec les services de police avant le mois de septembre. Ceci a rendu nécessaire le report à l'année suivante des actions qui n'avaient pu être réalisées, avec pour conséquence de rendre plus complexe encore l'examen des documents.

En outre, le calendrier annuel prévu par la loi impose d'évaluer simultanément les actions réalisées et les actions prévues dans un délai de deux mois, pour l'ensemble des services de police.

Pour la Cour des comptes, l'approbation d'un nouveau plan devrait être dissociée de l'évaluation du plan de l'année qui précède, ce qui implique de revoir le calendrier. L'accent devrait être mis sur les objectifs opérationnels à atteindre par chaque service de police ainsi que sur les indicateurs qui serviront à l'évaluation, plutôt que sur le contrôle éventuel des dépenses.

L'idée ainsi mise en avant est de récolter moins d'informations mais des informations qui soient davantage utiles à l'autorité fédérale pour une évaluation de l'efficacité des actions et la réalisation d'une évaluation globale de la contribution du Fonds de la sécurité routière à la réduction du nombre de victimes.

Les pistes d'amélioration présentées par la Cour des comptes dans ce rapport sont basées sur la logique d'intervention de la législation actuelle.

Ainsi que son administration, le ministre de l'Intérieur considère que la sécurité routière devrait devenir une 7^e fonctionnalité du service minimum de police à la population, ce qui permettrait aux zones de police de recevoir des fonds structurels. En tout cas, une révision de la législation lui paraît nécessaire.

Quant au ministre de la Mobilité, dans l'hypothèse d'une 7^e fonctionnalité, il rappelle sa responsabilité ministérielle en ce qui concerne la sécurité routière et estime indispensable que le ministre de la Mobilité prenne en charge le volet sécurité routière du Plan national de sécurité. Des mécanismes d'approbation et d'évaluation devraient également être mis en place, de manière à ce que le travail des forces de police dans ce domaine soit adapté aux besoins.