

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 751

STRUCTURES ET DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

MINISTRE CONCERNÉ : GERALD DARMANIN, MINISTRE DE L'INTÉRIEUR

PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET ANNUEL DE PERFORMANCES

Marie GAUTIER-MELLERAY

Déléguée à la sécurité routière

Responsable du programme n° 751 : Structures et dispositifs de sécurité routière

Le programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière » a pour finalité la lutte contre l'insécurité routière afin de réduire le nombre de personnes tuées ou blessées sur les routes en France.

1) Le programme porte l'action et les moyens mis en œuvre par l'État dans le cadre du système de contrôle automatisé, à l'exception des moyens humains nécessaires à la mise en œuvre des dispositifs mobiles et des moyens humains de l'État alloués au traitement automatisé des infractions.

La vitesse excessive ou inadaptée constituant la première cause d'accident et donc le premier vecteur de mortalité sur les routes, la politique de déploiement des radars automatiques, décidée en 2002, a contribué à près des trois quarts de la baisse de la mortalité constatée entre novembre 2003 et décembre 2010. Avec 3 244 personnes décédées, l'année 2019 présente une stabilisation de la mortalité routière métropolitaine en-dessous du niveau enregistré en 2013, alors qu'elle était remontée jusqu'à 3 477 tués en 2016. La mortalité est en hausse dans les Outre-mer (+ 5,8 % par rapport à 2018). Ainsi 3 498 personnes sont décédées sur les routes de France (+10 par rapport à 2018).

Le programme est financé par une partie des recettes des amendes perçues par la voie du système de contrôle automatisé et versée à la première section du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers ».

Au niveau national, concourent à la mise en œuvre du programme :

- la délégation à la sécurité routière (DSR) ;
- l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) et son Centre national de traitement (CNT), lieu de production des avis de contravention ;
- le Centre automatisé de constatation des infractions routières (CACIR), qui procède à la vérification de l'identification des véhicules et constate l'infraction ;
- le Centre d'encaissement des amendes (CEA) et la Trésorerie du contrôle automatisé (TCA) de la direction générale des finances publiques.

Enfin, au niveau départemental, les préfetures, en liaison avec les directions départementales interministérielles indiquent à la DSR les lieux susceptibles de devoir être équipés de dispositifs de contrôle automatisé, ainsi que les itinéraires, pertinents sur leurs départements, à sécuriser via la création de zones de contrôles de la vitesse, toujours signalées par un panneau, au sein desquelles des radars sont susceptibles d'être ou non présents. Elles organisent l'expression de besoin concernant les radars déplaçables, ainsi que les radars mobiles à compter de l'externalisation de leur conduite. Ces services déconcentrés sont également les interlocuteurs de la DSR pour le déploiement et l'entretien des équipements.

La hausse de la mortalité constatée en 2014 et 2015 a conduit le Premier ministre à convoquer un comité interministériel de la sécurité routière (CISR). Ce dernier a décidé, le 2 octobre 2015, d'un plan d'actions ambitieux de 22 mesures fortes comprenant notamment une refonte majeure de la stratégie radar. Cette nouvelle stratégie a pour objectif d'augmenter le nombre de zones sécurisées par des dispositifs de contrôle automatisé, en installant notamment des radars « leurres », mais également en augmentant le nombre de radars autonomes déplaçables et en augmentant l'utilisation des radars embarqués dans des véhicules banalisés en confiant leur conduite à des prestataires.

Dans ce cadre rénové, le parc de radars automatiques sera porté à 4 700 équipements fin 2021. Fin 2020, 74 itinéraires de contrôle par panneaux leurres ont été réalisés. A la suite des mesures, jugées prioritaires, de remplacement des radars détruits, l'objectif initial de développement des itinéraires, fixé à 500, a dû être revu à la baisse au motif que les titulaires des marchés de maintenances et de déploiement des radars étaient déjà fortement

mobilisés. Néanmoins, au 1^{er} juillet 2020, 114 itinéraires sont d'ores et déjà en service sur l'ensemble du territoire et comptabilisent 497 emplacements et 1 110 panneaux de signalisation de contrôles aléatoires.

Le parc de radars autonomes sera porté à 250 équipements fin 2021.

Le déploiement de l'externalisation de la conduite des voitures radars, lancée dans 4 régions entre le printemps 2018 et 2020, se poursuivra dans 4 autres régions début 2021 (Hauts de France, Grand Est, Nouvelle Aquitaine et Bourgogne Franche Comté). Il sera alors possible de multiplier le temps de contrôle réalisé avec cet équipement, en particulier sur les itinéraires de contrôle par panneau leurre. La mesure sera généralisée en 2021 à la quasi totalité des régions métropolitaines.

Parallèlement, une modernisation du parc des radars discriminants sera également poursuivie en 2021, avec l'installation de la fonctionnalité permettant les contrôles « double face », c'est-à-dire la prise de photo à l'avant et à l'arrière des véhicules en infraction.

Le déploiement des radars tourelle se concentre désormais sur de nouveaux emplacements en configuration leurre. Le nouveau radar urbain remplacera des radars feux rouges, des radars fixes situés en agglomération ou sur les itinéraires sécurisés, pour couvrir ensuite de nouveaux emplacements. Ce dispositif urbain se compose comme pour le radar tourelle d'une partie fixe (la tourelle) et d'un matériel de contrôle déplaçable (radar). Selon le cas la tourelle peut comprendre ou non un matériel de contrôle qui mesure le respect de la signalisation tricolore ou la vitesse de circulation.

Le nouveau radar urbain, commencera à être déployé en 2021.

Fin 2020, début 2021, l'expérimentation aura permis de déployer 100 cabines (20 radars opérationnels).

La cible est d'en déployer 500 en 2021.

L'ANTAI poursuivra en 2021 la modernisation de la chaîne de traitement des infractions et son adaptation à de nouvelles natures d'infraction ainsi qu'à de nouveaux équipements afin de lui permettre de répondre de manière efficace et réactive aux nouveaux besoins de l'État et des collectivités publiques.

A ce titre, à partir des résultats obtenus dans le cadre de l'expérimentation relative à la forfaitisation de l'usage de stupéfiants, l'Agence poursuivra la forfaitisation de nouveaux délits en fonction des priorités arrêtées par le ministère de l'Intérieur en coordination avec celui de la Justice.

Parallèlement, l'innovation sera au cœur de l'enrichissement de l'offre de services fournie par l'ANTAI et favorisera la politique de dématérialisation et de simplification des services rendus à l'utilisateur.

La trajectoire stratégique poursuivie à moyen terme dans le cadre des nouveaux marchés de prestation (programme CNT5) s'articulera autour de grands chantiers de modernisation, d'innovation et d'efficacité :

- La poursuite de la sécurisation et la modernisation de la chaîne de traitement pour permettre l'évolution réactive des fonctionnalités, la réduction des anomalies, et le renforcement continu de la maîtrise sur la chaîne ;
- L'enrichissement de l'offre de services afin d'améliorer les fonctionnalités existantes et d'accompagner les pouvoirs publics dans la mise en œuvre des politiques publiques, tels que l'intégration dans la chaîne de nouveaux délits et contraventions, l'industrialisation d'IA Flash, l'exploitation des outils de lutte contre la fraude, et les traitements multi-infractions ;
- L'approfondissement de la transformation de la relation usagers et utilisateurs pour améliorer les interfaces et plus généralement, l'utilisation des applicatifs afin d'en augmenter la valeur d'usage. L'ANTAI a accéléré la dématérialisation des démarches des usagers. En 2019, 1,3 millions d'avis de contravention (ACO) ont été envoyés par email, dépassant l'objectif annuel de 1 million d'e-ACO envoyés. Désormais, près de 73 % des paiements et plus de 50 % des désignation/contestations sont réalisées en ligne.

Une directive permet la poursuite transfrontalière des conducteurs ressortissants de l'Union européenne en infraction sur le territoire français. Dans ce cadre, une procédure d'échange d'informations automatisé est opérationnelle avec 18 pays de l'Union européenne (Belgique, Pays-Bas, Luxembourg, Allemagne, Espagne, Italie, Pologne, Roumanie,

Autriche, Hongrie, Slovaquie, République tchèque, Portugal, Estonie, Lettonie, Lituanie, Irlande et Suède) et le Royaume-Uni. Ces échanges permettent d'identifier les auteurs d'infractions routières commises au volant de véhicules immatriculés dans les pays connectés et d'assurer ainsi l'égalité de traitement entre les contrevenants français et étrangers. Ce dispositif a vocation à être étendu à l'ensemble des pays de l'Union. Au deuxième semestre 2020, un raccordement avec le Danemark est planifié. La France a par ailleurs un accord bilatéral avec la Suisse depuis 2009.

2) Par ailleurs, le programme 751 porte également le système du permis de conduire à points qui constitue un instrument privilégié du dispositif de prévention et de lutte contre l'insécurité routière, car il induit une évolution des comportements au volant de nos concitoyens.

Le système de retrait et de reconstitution de points, proportionnel à la gravité des infractions commises, permet aux conducteurs contrevenants de mesurer les conséquences de leurs comportements et des risques qu'ils prennent au volant. L'intérêt pédagogique de ce dispositif reste conditionné à la pertinence des informations effectivement délivrées aux conducteurs poursuivis. À ce titre, le code de la route (articles R 223-3 et s.) prévoit l'envoi de différents types de courriers destinés à assurer la meilleure information possible de chaque titulaire du permis de conduire quant au nombre de points affectés à son dossier.

Les crédits du programme 751 ont permis de financer plusieurs téléservices au profit de l'utilisateur dans la continuité de l'amélioration des téléprocédures de demande de permis de conduire ouvertes en 2018 dans le cadre du plan préfetures nouvelle génération (PPNG). Ainsi, une opération de refonte des courriers de retrait ou de restitution de points a été engagée par la DSR. Cette action, inscrite au comité interministériel de la sécurité routière (CISR) d'octobre 2015, vise non seulement à simplifier l'information délivrée à l'utilisateur mais également à utiliser le volume annuel des courriers comme un levier pour faire changer le comportement des conducteurs. À ce titre, les titulaires disposent déjà d'une information sur la date prévisible de réattribution, en cas de perte d'un seul point. Des messages ciblés sur la typologie d'infraction qu'ils ont commise vont être intégrés à terme.

Par ailleurs, sur le fondement de l'article 15 de la loi du 16 février 2015 relative à la modernisation et à la simplification du droit et des procédures dans les domaines de la justice et des affaires intérieures, un téléservice a été développé pour permettre aux conducteurs qui en font la demande d'obtenir par voie électronique leur solde de points.

Ce service, déjà accessible en 2020, va évoluer afin d'offrir à l'utilisateur la possibilité d'accéder au calendrier de reconstitution de son solde de points ainsi qu'au relevé d'information détaillé et simplifié de sa situation.

Ces crédits permettront également de supporter les dépenses destinées à faire évoluer le système informatique actuel afin d'intégrer les mesures législatives ou celles arrêtées lors des CISR des 2 octobre 2015 et 9 janvier 2018, notamment la création d'un nouveau stage de sensibilisation à la sécurité routière de 3 jours pour les personnes ayant déjà suivi deux stages.

Outre ces mesures, les crédits du programme permettront de poursuivre la modernisation du Système d'information de l'Éducation routière et du permis de conduire (SI ERPC) engagée en 2020. Ce projet, approuvé par la Direction du numérique de l'État en 2019, repose sur un marché public dédié et vise à répondre au développement rapide des usages numériques, au risque d'obsolescence des différentes applications (SNPC, PGA, SPD, RESPER, AURIGE, APEP, RAFAEL, ICER, etc) et à la raréfaction des compétences disponibles pour le maintien en conditions opérationnelles de technologies vieillissantes.

Enfin, et dans l'attente de l'achèvement de la refonte des SI ERPC, ils permettront également de financer les dépenses de maintenance courante et évolutive du système national du permis de conduire (SNPC) ainsi que les dépenses relatives à l'hébergement et à l'exploitation des plateformes de production du permis de conduire sécurisé (serveurs et logiciels).

Le programme 751 se décline ainsi en quatre actions :

- l'action 01 « Dispositifs de contrôle » porte les moyens nécessaires au déploiement des dispositifs de contrôle, à leur maintien en condition opérationnelle et à leur pilotage ;
- l'action 02 « Centre national de traitement » regroupe les dotations versées à l'ANTAI pour lui permettre de prendre en charge les dépenses relatives au traitement des infractions relevées dans le cadre du contrôle automatisé ;

- l'action 03 « Soutien au programme » est dédiée aux dépenses d'étude, de communication et de fonctionnement courant relatives au programme, à l'exception de celles de l'ANTAI ;
- l'action 04 « Système d'information Education routière et permis de conduire » est dédiée à la gestion des droits à conduire (permis de conduire à points).

RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET DES INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF 1	Assurer l'efficacité du système de contrôle automatisé, en termes de respect des règles du code de la route et en termes de gestion
INDICATEUR 1.1	Évolution des vitesses moyennes
INDICATEUR 1.2	Taux de transformation des messages d'infraction émis par les dispositifs de contrôle automatisé des vitesses en avis de contravention
INDICATEUR 1.3	Disponibilité des radars
OBJECTIF 2	Assurer la gestion des droits à conduire et l'information des titulaires de permis de conduire quant à leur solde de points
INDICATEUR 2.1	Nombre total de lettres de restitution et de retrait de points

OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF

1 – Assurer l'efficacité du système de contrôle automatisé, en termes de respect des règles du code de la route et en termes de gestion

INDICATEUR

1.1 – Évolution des vitesses moyennes

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Évolution des vitesses moyennes	km/h	79,6	78,3	en baisse	en baisse	en baisse	en baisse

Précisions méthodologiques

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

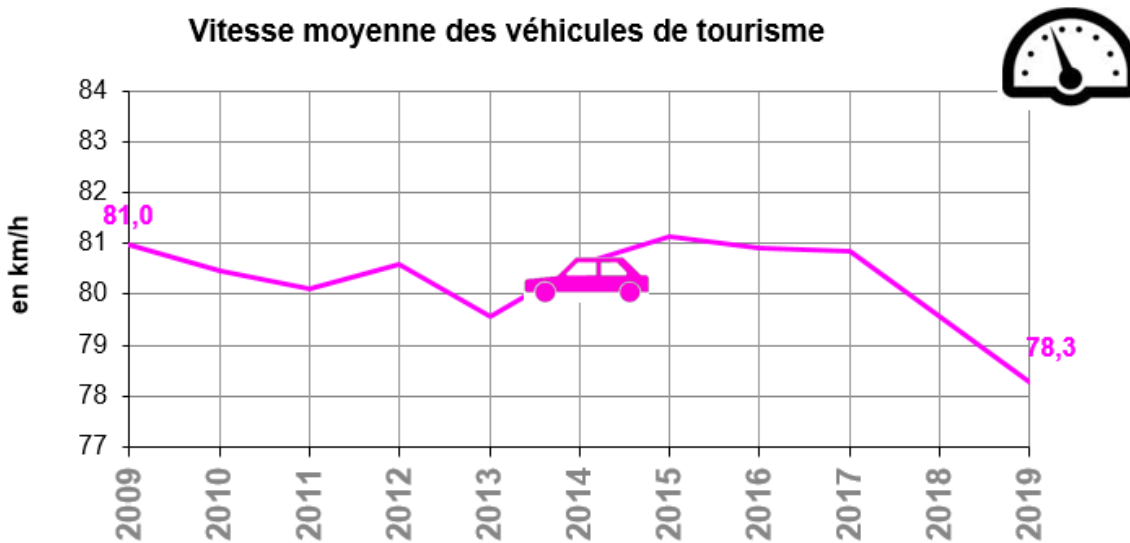
Mode de calcul : l'ONISR fait réaliser des mesures de vitesse sur un panel de 135 points situés sur les différents réseaux routiers (autoroutes, routes hors agglomérations, voies urbaines). Ces mesures sont indépendantes de celles réalisées par les forces de l'ordre, en particulier celles réalisées par les dispositifs de contrôle automatisé. Depuis 2020, un nouveau prestataire privé applique une nouvelle méthode de mesures des vitesses. Le recueil des vitesses est automatisé et enregistré par des appareils de mesure qui restent une semaine au moins sur les bords de voie, ce qui permet d'obtenir des données beaucoup plus exhaustives qu'avec l'ancienne méthode.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Les prévisions et la cible tiennent compte de l'effet sur les comportements des usagers de la route du déploiement des radars mobiles de nouvelle génération.

L'évolution de l'indicateur depuis 2009 est la suivante :

Vitesse moyenne des véhicules de tourisme



Les observations des vitesses pratiquées en 2019 indiquent une légère baisse de la vitesse moyenne des véhicules de tourisme sur l'ensemble des réseaux hors agglomération. En agglomération, la tendance est à la stagnation voire à la hausse, 1 km/h de plus pour les véhicules de tourisme en traversée de petites agglomérations et pour les véhicules utilitaires dans les grandes agglomérations.

Sur les routes limitées à 80 km/h depuis mi-2018, la vitesse moyenne pratiquée sur l'année baisse de - 2,5 km/h. Par rapport à l'année 2017, dernière année complète avec une vitesse maximale autorisée (VMA) à 90 km/h, la baisse est de l'ordre de -4 km/h. Les taux de dépassement de la VMA restent élevés sur les axes urbains (39 % en traversée de petites agglomérations et 38 % en entrée-sortie d'agglomérations moyennes). Il est de 34% sur les routes limitées à 80km/h ; mais désormais seuls 11 % des véhicules roulent au-delà de 90 km/h contre 20 % en 2017 quand la VMA était de 90 km/h.

INDICATEUR

1.2 – Taux de transformation des messages d'infraction émis par les dispositifs de contrôle automatisé des vitesses en avis de contravention

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Pourcentage relatif seulement aux immatriculations françaises	%	66,5	65,1	75	60	75	75
Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères	%	67,2	67,5	75	60	75	75

Précisions méthodologiques

Source des données : Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI).

Mode de calcul :

Indicateur 1.2.1. « Pourcentage relatif seulement aux immatriculations françaises » :

- au numérateur : nombre d'avis de contravention envoyés par l'ANTAI au cours de l'année considérée à l'encontre des contrevenants conduisant un véhicule immatriculé en France.
- au dénominateur : nombre de dossiers d'infraction pour des infractions relevées au cours de l'année considérée par les dispositifs de contrôle automatisé des vitesses impliquant des véhicules reconnus avec une plaque d'immatriculation française, auquel s'ajoute une estimation des plaques françaises parmi les plaques non reconnues et auquel on retire les dossiers d'infraction de non infraction, les dossiers d'infraction réimmatriculés CACIR, les dossiers d'infraction avec règle de non-conformité validée et les dossiers d'infraction avec

recatégorisation poids lourds – véhicules légers pour les véhicules reconnus avec une plaque française et estimés avec une plaque française parmi les plaques non reconnues.

Indicateur 1.2.2. « Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères » :

- au numérateur : nombre d'avis de contravention envoyés par l'ANTAI au cours de l'année considérée à l'encontre des contrevenants conduisant un véhicule immatriculé dans l'un des Etats avec lesquels la France a des échanges d'informations (pays partenaires).
- au dénominateur : nombre de dossiers d'infraction pour des infractions relevées au cours de l'année considérée par les dispositifs de contrôle automatisé des vitesses impliquant un véhicule immatriculé dans l'un des pays partenaires, auquel s'ajoute une estimation des plaques étrangères de pays partenaires parmi les plaques non reconnues et auquel on retire les dossiers d'infraction de non infraction, les dossiers d'infraction réimmatriculés CACIR, les dossiers d'infraction avec règle de non-conformité validée et les dossiers d'infraction avec recatégorisation poids lourds – véhicules légers pour les véhicules reconnus avec une plaque étrangère de pays partenaire et estimés avec une plaque étrangère de pays partenaire parmi les plaques non reconnues.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

En 2019, l'activité du centre national de traitement (CNT) en matière de contrôle automatisé a connu une baisse par rapport à l'année précédente. L'évolution de l'activité s'est traduite comme suit :

- -13,5 % de dossiers d'infractions (DIF) enregistrés (20,65 millions en 2019) par rapport à 2018 ;
- -10,8 % d'avis de contraventions (ACO) initiaux envoyés (12,56 millions en 2019) par rapport à 2018.

Le ratio ACO/DIF vitesse pour les immatriculations françaises s'est établi à 65,1 % en 2019, soit une baisse de 1,4 point par rapport à 2018 (66,5 %).

Ce recul s'explique par la progression des photos noires liée aux dégradations sur les radars en début d'année 2019. En effet, les DIF comprenant une photo noire font partie du nombre total de DIF utilisé pour le ratio alors qu'ils ne peuvent pas donner lieu à un ACO puisque les photos sont inexploitable. Cette baisse du ratio est liée à un facteur exogène au fonctionnement de la chaîne de traitement.

Pourcentage relatif seulement aux immatriculations françaises (indicateur 1.2.1)

La prévision 2020 a été actualisée au regard du contexte de la crise sanitaire.

Il est prévu en 2021 un retour à une cible égale à 75 %.

Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères (indicateur 1.2.2)

La France échange actuellement des données d'immatriculation avec 20 pays au titre des infractions routières : 18 pays de l'Union européenne et le Royaume-Uni relevant de la directive 2015/413 du 11 mars 2015 et la Suisse dans le cadre d'un accord bilatéral.

Le nombre de pays partenaires est en progression constante depuis plusieurs années :

- 3 pays partenaires en 2013 (Belgique, Suisse et Luxembourg partiel) ;
- 5 pays partenaires en 2014 (nouveaux pays : Allemagne et Pays-Bas) ;
- 8 pays partenaires en 2015 (nouveaux pays : Espagne, Pologne et Roumanie) ;
- 10 pays partenaires en 2016 (nouveaux pays : Italie, Autriche et Luxembourg en totalité) ;
- 14 pays partenaires en 2017 (nouveaux pays : Hongrie, Slovaquie, République tchèque et Portugal) ;
- 17 pays partenaires en 2018 (nouveaux pays : Estonie, Lettonie et Lituanie).
- 20 pays partenaires en 2019 (nouveaux pays : Royaume-Uni, Irlande et Suède).

Lors du démarrage des échanges avec un nouveau pays, il est procédé à une reprise partielle des infractions, en général des 6 mois précédents.

Etats membres de l'Union européenne (uniquement pour le contrôle automatisé)

Cadre juridique :

La directive 2011/82 du 25 octobre 2011 a été remplacée par la directive 2015/413 du 11 mars 2015 prise sur une base « transport » au lieu de la base « coopération policière ». Cette nouvelle directive facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière est entrée en vigueur le 6 mai 2015. Elle a été transposée en droit interne par l'article 35 de la loi n° 2015-993 du 17 août 2015 portant adaptation de la procédure pénale au droit de l'Union européenne.

Date de mise en place des échanges de données :

- Luxembourg : novembre 2004 sur la base d'un accord local dans les départements 54 et 57 puis extension à l'ensemble du territoire français le 13 janvier 2016 sur la base de la directive (reprise des stocks depuis le 1er juillet 2015)
- Belgique : 30 juin 2012 sur la base d'un accord bilatéral
- Pays-Bas : 12 février 2014 (reprise des stocks depuis le 15 septembre 2013)
- Allemagne : 27 février 2014 (reprise des stocks depuis le 7 novembre 2013)
- Espagne : 29 janvier 2015 (reprise des stocks depuis 1er août 2014)
- Pologne : 3 août 2015 (reprise des stocks depuis le 1er janvier 2015)
- Roumanie : 9 novembre 2015 (reprise des stocks depuis le 1er janvier 2015)
- Italie : 13 janvier 2016 (reprise des stocks depuis le 1er juillet 2015)
- Autriche : 15 décembre 2016 (reprise des stocks depuis le 15 juin 2016)
- Hongrie : 3 avril 2017 (reprise des stocks depuis le 24 septembre 2016)
- Slovaquie : 3 avril 2017 (reprise des stocks depuis le 24 septembre 2016)
- République tchèque : 19 juillet 2017 (reprise des stocks depuis le 19 janvier 2017)
- Portugal : 1er décembre 2017 (reprise des stocks depuis le 1er juin 2017)
- Lituanie : 9 juillet 2018 (reprise des stocks depuis le 1er janvier 2018)
- Lettonie : 9 juillet 2018 (reprise des stocks depuis le 1er janvier 2018)
- Estonie : 9 juillet 2018 (reprise des stocks depuis le 1er janvier 2018)
- Royaume-Uni : 31 janvier 2019 (reprise des stocks depuis le 31 août 2018)
- Irlande : 24 juin 2019 (reprise des stocks depuis le 24 décembre 2018)
- Suède : 24 juin 2019 (reprise des stocks depuis le 24 décembre 2018)

Accord bilatéral

Suisse : accord de Genève entré en vigueur en 2009 (décret n° 2009-836 du 7 juillet 2009)

INDICATEUR

1.3 – Disponibilité des radars

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Taux de disponibilité des radars	%	88,87	74,2	93	90	93	93

Précisions méthodologiques

Il s'agit du ratio moyen annuel entre le nombre d'équipements de terrain en état de fonctionnement et le nombre d'équipements de terrain mis en service. Ce ratio est calculé tous les jours de l'année et fait l'objet d'une moyenne arithmétique. L'objectif est de maintenir ce taux de disponibilité à 93 %, eu égard à la nécessité d'obtenir un juste équilibre entre le taux de disponibilité et les coûts de maintenance pour atteindre ce résultat.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

En 2018 et 2019, le taux de disponibilité moyen des radars a été inférieur à la prévision initiale de 93 % en raison de la vague de vandalisme sans précédent. Depuis, les réparations opérées et le renouvellement des radars, laissent augurer un retour à la cible nominale de 93 %.

Pour 2021, la cible de disponibilité des radars reste fixée à 93 %.

Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme n° 751 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF

2 – Assurer la gestion des droits à conduire et l'information des titulaires de permis de conduire quant à leur solde de points

INDICATEUR

2.1 – Nombre total de lettres de restitution et de retrait de points

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Nombre de lettres de restitution de points (lettre 46)	Nb	10 061 701	9 376 375	9 500 000	9 200 000	11 500 000	11 500 000
Nombre de lettres de retrait de points (lettre 48)	Nb	10 131 103	8 599 535	12 300 000	11 000 000	13 000 000	13 000 000

Précisions méthodologiques

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

Mode de calcul : les lettres d'information sont éditées et adressées aux titulaires du permis de conduire par l'Imprimerie nationale, pour le compte du ministère de l'intérieur (délégation à la sécurité routière), afin d'informer le conducteur d'une diminution ou d'un ajout de points sur le capital de son permis de conduire. Elles sont comptabilisées sur la base des lettres effectivement expédiées par l'Imprimerie nationale.

Les valeurs « lettres 46 » portent à la fois sur les lettres 46 et 46D :

- les lettres de restitution portent la référence « lettre 46 » et signalent aux conducteurs la reconstitution du capital maximum de 12 points de leur permis de conduire à l'issue d'un délai de 2 ou 3 ans sans infraction et au vu de la nature des infractions déjà enregistrées dans leur dossier ;
- les lettres 46D sont envoyées aux auteurs d'une infraction ayant entraîné le retrait d'un point. Celui-ci leur est réattribué lorsqu'aucune nouvelle infraction n'a été constatée durant les 6 mois suivant la date à laquelle a été établie la réalité de l'infraction en cause.

Les lettres de retrait figurent sous la référence « lettre 48 ».

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

La politique conduite par les pouvoirs publics en matière de sécurité routière a pour objectif une amélioration du comportement des conducteurs en renforçant et diversifiant les moyens de constater les infractions au Code de la route notamment avec le développement du parc de radars.

Pour l'année 2020, les mesures de confinement mises en place dans le cadre de la crise sanitaire liée à la Covid-19 ont entraîné une limitation des déplacements générant une diminution du nombre d'avis de contravention et de facto du nombre de lettres de retraits de points avant un retour à la hausse pour 2021.

En ce qui concerne l'envoi des lettres de restitution de points, celui-ci est conditionné à l'absence d'infractions constatées pendant un délai déterminé et intervient donc de manière décalée. Ainsi, l'impact des mesures du confinement devrait produire ses effets pour l'année 2021.

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	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total pour 2021	FdC et AdP attendus en 2021
01 – Dispositifs de contrôle	129 402 680	57 545 528	0	0	186 948 208	0
02 – Centre national de traitement	77 000 000	0	0	15 000 000	92 000 000	0
03 – Soutien au programme	17 700 000	0	250 000	0	17 950 000	0
04 – Système d'information Education routière et permis de conduire	29 250 000	9 250 000	0	0	38 500 000	0
Total	253 352 680	66 795 528	250 000	15 000 000	335 398 208	0

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	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total pour 2021	FdC et AdP attendus en 2021
01 – Dispositifs de contrôle	129 402 680	57 545 528	0	0	186 948 208	0
02 – Centre national de traitement	77 000 000	0	0	15 000 000	92 000 000	0
03 – Soutien au programme	17 700 000	0	250 000	0	17 950 000	0
04 – Système d'information Education routière et permis de conduire	29 250 000	9 250 000	0	0	38 500 000	0
Total	253 352 680	66 795 528	250 000	15 000 000	335 398 208	0

Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme n° 751 | 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	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total pour 2020	FdC et AdP prévus en 2020
01 – Dispositifs de contrôle	129 402 680	61 590 000	0	0	190 992 680	0
02 – Centre national de traitement	77 000 000	0	0	15 000 000	92 000 000	0
03 – Soutien au programme	17 800 000	0	250 000	0	18 050 000	0
04 – Système d'information Education routière et permis de conduire	32 500 000	6 000 000	0	0	38 500 000	0
Total	256 702 680	67 590 000	250 000	15 000 000	339 542 680	0

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	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total pour 2020	FdC et AdP prévus en 2020
01 – Dispositifs de contrôle	129 402 680	61 590 000	0	0	190 992 680	0
02 – Centre national de traitement	77 000 000	0	0	15 000 000	92 000 000	0
03 – Soutien au programme	17 800 000	0	250 000	0	18 050 000	0
04 – Système d'information Education routière et permis de conduire	32 500 000	6 000 000	0	0	38 500 000	0
Total	256 702 680	67 590 000	250 000	15 000 000	339 542 680	0

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	256 702 680	253 352 680	0	256 702 680	253 352 680	0
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	179 702 680	176 352 680	0	179 702 680	176 352 680	0
Subventions pour charges de service public	77 000 000	77 000 000	0	77 000 000	77 000 000	0
Titre 5 – Dépenses d'investissement	67 590 000	66 795 528	0	67 590 000	66 795 528	0
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	67 590 000	66 795 528	0	67 590 000	66 795 528	0
Titre 6 – Dépenses d'intervention	250 000	250 000	0	250 000	250 000	0
Transferts aux entreprises	250 000	250 000	0	250 000	250 000	0
Titre 7 – Dépenses d'opérations financières	15 000 000	15 000 000	0	15 000 000	15 000 000	0
Dotations en fonds propres	15 000 000	15 000 000	0	15 000 000	15 000 000	0
Total	339 542 680	335 398 208	0	339 542 680	335 398 208	0

Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme n° 751 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

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 – Dispositifs de contrôle	0	186 948 208	186 948 208	0	186 948 208	186 948 208
02 – Centre national de traitement	0	92 000 000	92 000 000	0	92 000 000	92 000 000
03 – Soutien au programme	0	17 950 000	17 950 000	0	17 950 000	17 950 000
04 – Système d'information Education routière et permis de conduire	0	38 500 000	38 500 000	0	38 500 000	38 500 000
Total	0	335 398 208	335 398 208	0	335 398 208	335 398 208

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
173 162 904	0	339 781 795	372 354 869	140 589 830

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
140 589 830	46 733 560 0	44 250 000	36 000 000	13 606 270
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
335 398 208 0	288 664 648 0	45 000 000	25 000 000	10 785 352
Totaux	335 398 208	89 250 000	61 000 000	24 391 622

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
86,07 %	13,42 %	7,45 %	3,22 %

Les restes à payer concernent principalement les dépenses de maintenance, de déploiement et de pilotage des dispositifs.

JUSTIFICATION PAR ACTION

ACTION 55,7 %**01 – Dispositifs de contrôle**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	186 948 208	186 948 208	0
Crédits de paiement	0	186 948 208	186 948 208	0

Cette action porte les crédits demandés en vue de maintenir et de moderniser le parc d'équipements de contrôle automatisé.

Conformément aux orientations fixées par le comité interministériel de la sécurité routière du 2 octobre 2015, ce parc devrait compter au 31 décembre 2021, 4 700 appareils :

- 1 000 radars fixes (dispositifs de contrôle du respect des vitesses limites autorisées) ;
- 400 radars discriminants (radars fixes permettant de distinguer les vitesses des véhicules légers de celle des poids lourds) ;
- 450 radars mobiles « embarqués/débarqués » (dispositifs de contrôle embarqués dans des véhicules mis à disposition des forces de l'ordre, et permettant des contrôles en mode embarqué ou débarqué, véhicule à l'arrêt) ;
- 450 voitures radars sont déployées. Il est prévu que la conduite de 223 de ces voitures radars soit externalisée.
- 250 radars autonomes, jusqu'à présent appelés radars chantiers (radars semi-fixes destinés à assurer un contrôle des vitesses dans les zones de chantier ou de danger temporaire) ;
- 72 radars vitesse moyenne, aussi appelés radars tronçons (radars permettant de mesurer la vitesse moyenne d'un véhicule sur un tronçon de route de plusieurs kilomètres) ;
- 300 radars feux rouges (radars permettant de sanctionner les franchissements illicites de feux tricolores) ;
- 78 radars passages à niveau (radars permettant de sanctionner les franchissements illicites de passages à niveau) ;
- 1200 radars tourelles (le dispositif de contrôle est installé dans une tourelle fixe afin de contrôler le franchissement feux rouges, la vitesse ou le franchissement des passages à niveau, et sera régulièrement déplacé).
- 500 radars urbains (le dispositif de contrôle est installé dans une tourelle fixe afin de contrôler le franchissement feux rouges, la vitesse, et sera régulièrement déplacé).

Par ailleurs, la DSR gère jusque là directement un parc de radars pédagogiques (880 environ), dont les collectivités sont responsables (et qui signalent aux automobilistes leur vitesse, sans sanctionner les infractions).

Fin 2020, début 2021, la DSR procédera à une rétrocession de ces équipements aux collectivités, en s'appuyant sur le réseau territorial de l'Etat. Dans la continuité de ce dispositif, cette action se poursuivra, par un financement et une gestion locale de ces équipements.

La dotation demandée pour 2021 doit permettre de financer les dépenses liées :

- au déploiement des nouveaux dispositifs de contrôle : radars discriminants, radars mobiles de nouvelle génération (avec notamment l'acquisition de nouveaux véhicules dans lesquels ils sont installés), radars déplaçables ;
- à leur maintien en condition opérationnelle : opérations de maintenance préventive et curative et traitement du vandalisme ;

- au pilotage des dispositifs de contrôle : suivi du bon déroulement des déploiements et de la maintenance des dispositifs de contrôle.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	129 402 680	129 402 680
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	129 402 680	129 402 680
Dépenses d'investissement	57 545 528	57 545 528
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	57 545 528	57 545 528
Total	186 948 208	186 948 208

1. Maintien en condition opérationnelle des dispositifs de contrôle (72,10 M€ en AE et en CP)

Ce poste permet d'assurer :

- l'entretien des dispositifs en place (maintenance) et leur vérification réglementaire ;
- leur maintenance curative pour faire face aux pannes et aux accidents ;
- leur adaptation aux évolutions logicielles ;
- la réparation, voire le remplacement des radars vandalisés ;
- le déplacement stratégique des radars ou de la modification de l'implantation des radars en fonction de l'évolution de l'accidentalité routière ;
- l'externalisation de la conduite des véhicules contenant les radars mobiles (déploiement progressif par région).

Ces dépenses sont exécutées sur le titre 3 (dépenses de fonctionnement) et se répartissent comme suit :

(en M€)	AE	CP
Maintien en condition opérationnelle et vie du parc des radars fixes	19,00	19,00
Maintien en condition opérationnelle des radars mobiles	15,00	15,00
Maintien en condition opérationnelle des radars déplaçables	12,00	12,00
Déplacement des radars déplaçables	5,00	5,00
Prestations de conduite des équipements mobiles	17,10	17,10
Coûts récurrents du SI et des télécoms	4,00	4,00
Maintien en condition opérationnelle	72,10	72,10

2. Déploiement de nouveaux dispositifs de contrôle en remplacement de dispositifs anciens (57,55 M€ en AE et en CP)

Le déploiement des radars tourelle se concentre désormais sur de nouveaux emplacements en configuration leurre. Le nouveau radar urbain remplacera des radars feux rouges, des radars fixes situés en agglomération ou sur les itinéraires sécurisés, pour couvrir ensuite de nouveaux emplacements. Ce dispositif urbain se compose comme pour le radar tourelle d'une partie fixe (la tourelle) et d'un matériel de contrôle déplaçable (radar). Selon le cas la tourelle peut comprendre ou non un matériel de contrôle qui mesure le respect de la signalisation tricolore ou la vitesse de circulation.

Le nouveau radar urbain, commencera à être déployé en 2021.

Fin 2020, début 2021, l'expérimentation aura permis de déployer 100 cabines (20 radars opérationnels).

La cible est d'en déployer 500 en 2021.

Le parc de radars autonomes sera porté à 250 équipements fin 2021.

Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme n° 751 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Le déploiement de l'externalisation de la conduite des voitures radars, lancée dans 4 régions entre le printemps 2018 et 2020, se poursuivra dans 4 autres régions début 2021 (Hauts de France, Grand Est, Nouvelle Aquitaine et Bourgogne Franche Comté). Il sera alors possible de multiplier le temps de contrôle réalisé avec cet équipement, en particulier sur les itinéraires de contrôle par panneau leurre. La mesure sera généralisée en 2021 à la quasi totalité des régions métropolitaines.

Le développement d'un système d'information est poursuivi en 2021 afin de permettre l'optimisation des multiples déplacements des radars déplaçables et la définition des missions des voitures radars à conduite externalisée.

Ces dépenses sont exécutées sur le titre 5 (dépenses d'investissement) et se répartissent comme suit :

(en M€)	AE	CP
Acquisition et déploiement d'équipements fixes (dont dév.)	4,00	4,00
Acquisition et déploiement d'équipements mobiles	12,00	12,00
Acquisition et déploiement d'équipements déplaçables	31,25	31,25
Construction du SI du DCA et déploiements télécom	5,30	5,30
Prestations et moyens d'essai pour l'homologation	2,00	2,00
Déploiement de dispositifs de signalisation	3,00	3,00
Déploiement	57,55	57,55

3. Pilotage du déploiement et du maintien en condition opérationnelle (57,30 M€ en AE et en CP)

Le pilotage du déploiement et du maintien en condition opérationnelle se décline en trois grandes actions :

- la gestion du déploiement et de la maintenance des dispositifs au quotidien par chacun des équipementiers, incluant notamment une présence permanente au centre national de traitement de Rennes pour la supervision des dispositifs ;
- la maintenance et la supervision des télécommunications par un prestataire afin d'assurer l'effectivité des transmissions des messages d'infraction au Centre national de traitement de Rennes ;
- l'assistance à maîtrise d'ouvrage confiée à des prestataires chargés de coordonner les différents acteurs de la plupart des marchés, d'assurer le suivi financier ainsi que celui des stocks des pièces de rechange.

Ces dépenses sont exécutées sur le titre 3 (dépenses de fonctionnement) et se répartissent comme suit :

(en M€)	AE	CP
Pilotage des marchés des équipements fixes	15,30	15,30
Pilotage des marchés des équipements mobiles	16,60	16,60
Pilotage des marchés des équipements déplaçables	12,80	12,80
Pilotage du marché télécom	2,30	2,30
AMOA métier	9,60	9,60
Pilotage de dispositifs de signalisation	0,70	0,70
Pilotage	57,30	57,30

ACTION 27,4 %**02 – Centre national de traitement**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	92 000 000	92 000 000	0
Crédits de paiement	0	92 000 000	92 000 000	0

Cette action porte l'ensemble des crédits consacrés au traitement des messages d'infractions constatées par un dispositif de contrôle automatisé et à leur transformation en avis de contravention. Ces crédits sont versés à l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) au travers d'une subvention pour charges de service public (au titre de ses dépenses de fonctionnement et de titre 2) et d'une dotation en fonds propres (pour financer ses dépenses d'investissement).

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	77 000 000	77 000 000
Subventions pour charges de service public	77 000 000	77 000 000
Dépenses d'opérations financières	15 000 000	15 000 000
Dotations en fonds propres	15 000 000	15 000 000
Total	92 000 000	92 000 000

L'ANTAI, établissement public administratif de l'État placé sous la tutelle du ministère de l'intérieur, a été créée par le décret n° 2011-348 du 29 mars 2011. La présentation détaillée de cet opérateur figure dans le projet annuel de performances du programme 753 « Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers ».

En 2021, le programme 751 prévoit d'allouer à l'ANTAI une dotation globale de 92 M€. Cette dotation est versée pour partie sous la forme d'une subvention pour charges de service public et pour partie sous la forme d'une dotation en fonds propres.

La subvention pour charges de service public de 77 M€ permettra à l'ANTAI de couvrir les charges liées :

- à l'exploitation des systèmes informatiques ;
- aux frais d'édition et d'affranchissement des avis de contravention relevant du contrôle automatisé : édition, publipostage, routage et affranchissement des avis de contravention, traitement du courrier reçu au CNT dans le cadre des recours émis par des contrevenants ;
- au marché de paiement ;
- au centre d'appels pour les demandes liées au contrôle automatisé ;
- à des dépenses partagées avec le procès-verbal électronique : gestion du bâtiment du centre national de traitement (CNT) de Rennes, pilotage et support (assistance à maîtrise d'ouvrage, fonctionnement courant, immobilier hors CNT...), masse salariale.

La dotation en fonds propres de 15 M€ permettra à l'ANTAI d'assurer la maintenance évolutive de ses applications informatiques afin d'y intégrer de nouvelles fonctions ou d'en améliorer le fonctionnement.

ACTION 5,4 %

03 – Soutien au programme

Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme n° 751 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	17 950 000	17 950 000	0
Crédits de paiement	0	17 950 000	17 950 000	0

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	17 700 000	17 700 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	17 700 000	17 700 000
Dépenses d'intervention	250 000	250 000
Transferts aux entreprises	250 000	250 000
Total	17 950 000	17 950 000

1. Études et expérimentations (4,5 M€ en AE et en CP)

Afin d'apporter la connaissance scientifique indispensable à la prise de décision publique, compte tenu des enjeux forts affichés par le dernier comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018 pour réduire la mortalité routière et le nombre de blessés graves à l'horizon 2030, il convient d'intensifier les études, les recherches, les expérimentations et les évaluations des dispositifs de sécurité routière. L'accent sera mis sur la visée opérationnelle des résultats des études et leur valorisation auprès du décideur public, et sur l'évaluation de l'efficacité et de l'impact sur l'accidentalité, sur le comportement et les pratiques des dispositifs de sécurité routière.

Un budget de 4,5 M€ est demandé en vue de financer un programme d'études qui découle de la démarche d'appel à projets d'études et recherches de la DSR pour 2018-2022. Cet appel à projets se fonde sur 7 thèmes prioritaires :

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.

Parmi les projets soutenus, on compte celles qui se fondent sur les données issues du Registre du Rhône, essentielles au recueil de données complémentaires en santé publique, nécessaires au croisement avec d'autres bases en épidémiologie. Le recueil et le suivi des blessés graves sont notamment des données indispensables au plan national et européen.

Ce budget permet également l'acquisition de données grâce à l'observation par sondage des paramètres de la

circulation routière et du comportement des conducteurs en France (vitesses moyennes pratiquées, port de la ceinture de sécurité, port du casque par les usagers des deux-roues motorisés (2RM), utilisation du téléphone au volant, taux d'occupation des véhicules). L'accès aux données de déplacements (vitesses maximales autorisées (VMA), vitesses) a été renforcé par un marché d'acquisition de données auprès de fournisseurs tiers. Leur exploitation contribue à une meilleure mesure de l'exposition aux risques et alimente des études statistiques et des analyses au regard des caractéristiques des déplacements, afin d'expertiser l'adéquation des VMA aux contraintes du réseau routier et aux comportements des usagers de la route. Les informations collectées permettent de mesurer une partie des indicateurs du programme et d'alimenter le nouveau système d'information de l'ONISR ainsi que les analyses de l'observatoire des vitesses et des comportements des usagers.

La refonte du système d'information, progressivement opérationnel en 2019, tout en améliorant la qualité des données sur les accidents, intégrera les procès-verbaux des accidents ainsi que les données disponibles sur les routes (caractéristiques, kilomètres parcourus, vitesses). Des rapports et des cartographies de l'accidentalité couvrant l'ensemble des territoires seront également disponibles et exploitables dans le cadre de nouvelles études. L'analyse des données doit encore être approfondie, notamment sur la base des données de trafic et de comportements progressivement disponibles.

La DSR souhaite également renforcer son programme d'évaluation des politiques et des dispositifs de sécurité routière. Sa programmation est ainsi ouverte à une expertise extérieure, spécialisée en évaluation et conseil auprès du décideur public, par le biais d'appels d'offres de marchés publics, grâce à une enveloppe réservée au sein du budget des études. La mise en œuvre des mesures du CISR, accompagnée par la mise en place d'évaluations, se traduit par une structuration et une montée en puissance du programme d'évaluation de la DSR.

Ces dépenses seront principalement exécutées sur le titre 3 (dépenses de fonctionnement).

2. Fonctionnement des structures dédiées au pilotage du projet de contrôle automatisé (0,4 M€ en AE et en CP)

Ces dépenses concernent le fonctionnement courant des services du département du contrôle automatisé (DCA) de la DSR.

3. Fonds d'innovation pour les nouvelles technologies (0,25 M€ en AE et en CP)

Conformément aux décisions prises par le CISR du 9 janvier 2018, un fonds spécial « innovation » a été créé en 2019 afin de promouvoir les nouvelles technologies au service de la sécurité routière. Ce fonds est doté de 0,25 M€ sur le programme 751 en 2021 comme en 2020. Une dotation d'un montant de 0,5 M€ est également prévue sur le programme 207 « Sécurité et éducation routières » au profit de ce fonds.

4. Communication (8 M€ en AE et en CP)

La DSR mobilisera en 2021 une enveloppe de 8 M€ pour financer des campagnes de communication nationales sur les dangers de la vitesse au volant, en direction des motocyclistes et des automobilistes, et les vecteurs aggravants d'insécurité routière, notamment les conduites addictives.

La communication constitue un levier de la lutte contre l'accidentalité routière. Elle agit dans un axe de prévention, d'information et d'éducation afin de changer les comportements. Elle permet également de faire la pédagogie de la règle et de favoriser l'acceptabilité sociale des mesures.

5. Frais de fonctionnement de la Trésorerie du contrôle automatisé (4,8 M€ en AE et en CP)

Depuis la LFI 2013, le programme 751 participe aux frais de fonctionnement que supporte la trésorerie du contrôle automatisé au titre de sa mission de recouvrement des amendes des radars. Ces dépenses concernent :

- le commissionnement bancaire (2,91 M€ en AE et en CP) ;
- l'affranchissement (0,57 M€ en AE et en CP) ;
- les frais d'huissiers (1,32 M€ en AE et en CP).

ACTION 11,5 %**04 – Système d'information Education routière et permis de conduire**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	38 500 000	38 500 000	0
Crédits de paiement	0	38 500 000	38 500 000	0

Le dispositif du permis de conduire à points, instauré en 1992, constitue un instrument privilégié de la politique de prévention et de lutte contre l'insécurité routière et fait partie intégrante du système de formation et de suivi de l'évolution des comportements des conducteurs.

L'intérêt pédagogique du permis à points reste conditionné par la qualité des informations effectivement délivrées aux conducteurs responsables d'infractions donnant lieu à un retrait de points. À ce titre, le Code de la route prévoit l'envoi de différents types de courriers destinés à assurer la meilleure information possible de chaque titulaire du permis de conduire quant au nombre de points affectés à son dossier et à la validité de ses droits à conduire.

Ces courriers sont édités à partir des données traitées par l'application réglementaire « système national des permis de conduire (SNPC) », qui comporte toutes les informations nécessaires à la gestion des droits à conduire (examens du permis de conduire, commissions médicales, mesures administratives et judiciaires, retraits et restitutions de points...).

En 2021, les crédits de cette action ont pour objet de financer :

- l'édition et l'affranchissement des courriers destinés aux conducteurs, titulaires du permis de conduire français, dans des conditions comparables à la situation actuelle ;
- les dépenses liées à la mise en œuvre de la dématérialisation de la communication du solde et des lettres de retrait et de restitution de points aux conducteurs en faisant la demande ;
- les dépenses de fonctionnement liées à la maintenance de l'application SNPC ;
- les dépenses de modernisation de l'ensemble de l'écosystème de l'éducation routière et du permis de conduire.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	29 250 000	29 250 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	29 250 000	29 250 000
Dépenses d'investissement	9 250 000	9 250 000
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	9 250 000	9 250 000
Total	38 500 000	38 500 000

1) Fichier national du permis de conduire (19 M€ en AE et en CP)Envoi de lettres de notification de points:

Le montant des dépenses destinées à l'édition (matérielle ou numérique) et à l'affranchissement des lettres de retrait et de restitution de points est évalué à 18,9 M€ pour 2021.

Les besoins pour 2021 se fondent sur la nécessité d'éditer et d'expédier par voies postale ou dématérialisée 24,5

millions de lettres, en prenant en compte la remise en service de l'intégralité du parc de radars et l'installation de nouveaux types de radar sur le nombre d'infractions constatées (soit 13 millions de lettres de retrait de points et 11,5 millions de lettres de restitution de points). Ces prévisions intègrent la communication par voie dématérialisée des lettres à hauteur de 10 %.

Ces dépenses seront exécutées sur le titre 3.

Fonctionnement du bureau national des droits à conduire (ex service du Fichier national des permis de conduire):

Au titre de 2021, il est prévu de consacrer 0,1 M€ en AE et CP aux dépenses de fonctionnement du bureau national des droits à conduire. Ces dépenses seront exécutées sur le titre 3.

2) Système d'information de l'éducation routière et du permis de conduire (SI-ERPC) (19,5 M€ en AE et en CP)

Le fonctionnement et la modernisation de l'écosystème de l'éducation routière et du permis de conduire nécessitent en 2021 les dépenses suivantes :

- Dépenses de tierce maintenance applicative : 4,2 M€ en AE et en CP ;
- Dépenses de maintien en condition opérationnelle et d'hébergement : 2,6 M€ en AE et en CP ;
- Dépenses de conduite du projet d'évolution : 3,5 M€ en AE et en CP ;
- Dépenses de mise en œuvre du projet d'évolution : 9,3 M€ en AE et en CP. Ces dépenses portent sur la modernisation du SI du permis de conduire.

Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme n° 751 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

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
ANTAI - Agence nationale de traitement automatisé des infractions (P753)	92 000	92 000	92 000	92 000
Subventions pour charges de service public	77 000	77 000	77 000	77 000
Dotations en fonds propres	15 000	15 000	15 000	15 000
Total	92 000	92 000	92 000	92 000
Total des subventions pour charges de service public	77 000	77 000	77 000	77 000
Total des dotations en fonds propres	15 000	15 000	15 000	15 000
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	