

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE
MISSION INTERMINISTÉRIELLE
PROJETS ANNUELS DE PERFORMANCES
ANNEXE AU PROJET DE LOI DE FINANCES POUR

2022

CONTRÔLE DE LA
CIRCULATION ET DU
STATIONNEMENT
ROUTIERS



NOTE EXPLICATIVE

La présente annexe au projet de loi de finances est prévue aux 5° et 6° de l'article 51 de la loi organique du 1^{er} août 2001 relative aux lois de finances (LOLF).

Conformément aux dispositions de la LOLF, cette annexe, relative à un **compte d'affectation spéciale**, comporte notamment :

- les **évaluations de recettes annuelles** du compte ;
- les **crédits annuels** (autorisations d'engagement et crédits de paiement) demandés pour chaque programme du compte-mission ;
- un **projet annuel de performances (PAP)** pour chaque programme, qui se décline en :
 - présentation stratégique du PAP du programme ;
 - objectifs et indicateurs de performances du programme ;
- la **justification au premier euro (JPE)** des crédits proposés pour chaque action de chacun des programmes.

Sauf indication contraire, **les montants de crédits figurant dans les tableaux du présent document sont exprimés en euros**.

SOMMAIRE

Mission

CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS	7
Présentation du compte	8
Présentation stratégique de la mission	11
Équilibre du compte et évaluation des recettes	12
Récapitulation des crédits et des emplois	14

Programme 751

STRUCTURES ET DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE	17
Présentation stratégique du projet annuel de performances	18
Objectifs et indicateurs de performance	22
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	22
2 – Assurer la gestion des droits à conduire et l'information des titulaires de permis de conduire quant à leur solde de points	26
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	27
Justification au premier euro	30
<i>Éléments transversaux au programme</i>	30
<i>Dépenses pluriannuelles</i>	31
<i>Justification par action</i>	32
01 – Dispositifs de contrôle	32
02 – Centre national de traitement	35
03 – Soutien au programme	36
04 – Système d'information Éducation routière et permis de conduire	38
<i>Récapitulation des crédits et emplois alloués aux opérateurs de l'État</i>	40

Programme 753

CONTRÔLE ET MODERNISATION DE LA POLITIQUE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS	41
Présentation stratégique du projet annuel de performances	42
Objectifs et indicateurs de performance	44
1 – Assurer l'efficacité du procès-verbal électronique au sein des services de l'État	44
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	45
Justification au premier euro	48
<i>Éléments transversaux au programme</i>	48
<i>Dépenses pluriannuelles</i>	49
<i>Justification par action</i>	50
01 – Déploiement du procès-verbal électronique	50
<i>Récapitulation des crédits et emplois alloués aux opérateurs de l'État</i>	51
Opérateurs	53

Programme 754

CONTRIBUTION À L'ÉQUIPEMENT DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES POUR L'AMÉLIORATION DES TRANSPORTS EN COMMUN, DE LA SÉCURITÉ ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES	57
Présentation stratégique du projet annuel de performances	58
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	59

Justification au premier euro	62
<i>Éléments transversaux au programme</i>	62
<i>Dépenses pluriannuelles</i>	63
<i>Justification par action</i>	64
<i>01 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières</i>	64
Programme 755	
DÉSENDETTEMENT DE L'ÉTAT	65
Présentation stratégique du projet annuel de performances	66
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	67
Justification au premier euro	70
<i>Éléments transversaux au programme</i>	70
<i>Dépenses pluriannuelles</i>	71
<i>Justification par action</i>	72
<i>01 – Désendettement de l'État</i>	72

CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS

PRÉSENTATION DU COMPTE

TEXTES CONSTITUTIFS

- Loi n° 2005-1719 du 30 décembre 2005 de finances pour 2006, article 49 ;
- Loi n° 2006-1666 du 21 décembre 2006 de finances pour 2007, article 40-III ;
- Loi n° 2010-1657 du 29 décembre 2010 de finances pour 2011, article 62 ;
- Loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012, article 48 ;
- Loi n°2011-900 du 29 juillet 2011 de finances rectificative pour 2011, article 24 ;
- Loi n°2012-1509 du 29 décembre 2012 de finances pour 2013, article 47 ;
- Ordonnance n°2024 du 6 novembre 2014, article 32 ;
- Loi n°2015-1785 du 29 décembre 2015 de finances pour 2016, article 45 ;
- Loi n°2016-1917 du 29 décembre 2016 de finances pour 2017, article 43 ;
- Loi n°2016-1918 du 29 décembre 2016 de finances rectificatives pour 2016, article 85 ;
- Loi n°2017-1837 du 30 décembre 2017 de finances pour 2018, article 48 ;
- Loi n° 2019-1317 du 28 décembre 2018 de finances pour 2019, article 89.
- Loi n°2020-1473 du 30 novembre 2020 de finances rectificative pour 2020, article 2.

OBJET

Créé par la loi de finances pour 2006, le compte d'affectation spéciale (CAS) « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers » est composé des dépenses contribuant aux structures et aux dispositifs de la sécurité routière, à la modernisation de ses applications, au financement de certains équipements des collectivités territoriales et au désendettement de l'État. Les recettes du compte sont le produit des amendes perçues par la voie de systèmes automatisés de contrôle-sanction, à l'exception des fractions de ce produit affectées à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), au budget général (45 M€), au Fonds pour la modernisation et l'investissement en santé (FMIS, anciennement FMESPP) (26 M€), ainsi que les amendes issues de la police de circulation. Le CAS participe ainsi pleinement à l'objectif gouvernemental de lutte contre l'insécurité routière et à la diminution de la mortalité et de l'accidentalité routières.

En 2015, en raison de la hausse de la mortalité constatée pour la deuxième année consécutive, après plusieurs années de baisse, le Premier ministre a convoqué un comité interministériel de la sécurité routière (CISR). Lors de sa réunion du 2 octobre 2015, le CISR a décidé d'un plan d'actions ambitieux (22 mesures fortes assorties de 33 mesures complémentaires essentiellement structurelles et d'organisation) comprenant notamment une refonte de la stratégie radar, le renforcement de la lutte contre les conduites addictives et les comportements dangereux, la protection des usagers vulnérables (cyclistes, deux-roues motorisés), mais également l'adaptation des outils à disposition de la sécurité routière aux nouvelles technologies. Ces mesures sont, dans leur très grande majorité, mises en œuvre ou en voie de l'être.

Les actions menées en 2021 seront prolongées en 2022, notamment par la mise en œuvre des mesures issues du CISR du 9 janvier 2018 réuni par le Premier ministre en présence de dix ministres et secrétaires d'État. Ce nouveau CISR a renouvelé l'engagement de l'ensemble du Gouvernement pour sauver davantage de vies sur les routes.

Trois axes majeurs pour la politique de sécurité routière du quinquennat ont été retenus :

- l'engagement de chaque citoyen en faveur de la sécurité routière ;
- la protection de l'ensemble des usagers de la route ;
- l'anticipation pour mettre les nouvelles technologies au service de la sécurité routière.

Ces trois axes sont déclinés en 18 mesures dont la baisse de la vitesse maximale sur les routes à double sens sans séparateur central, une plus grande sévérité pour les conduites addictives et l'usage des téléphones mobiles en conduisant, et une protection accrue des piétons.

La plupart de ces mesures ont été mises en œuvre entre 2018 et 2020, selon qu'elles requièrent ou non des développements informatiques ou des dispositions législatives et réglementaires comme la réduction de la vitesse à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central (1er juillet 2018).

Cette politique volontariste a permis d'obtenir des résultats dès l'année 2018, durant laquelle 3 488 personnes ont perdu la vie sur les routes de France dont 3 248 en France métropolitaine et 240 dans les Outre-mer, soit le nombre de décès le moins élevé jamais enregistré avec 7 décès de moins qu'en 2013, précédente année de référence.

En 2019, la tendance baissière se confirmait en France métropolitaine, avec 3 244 personnes ayant perdu la vie.

En 2020, 2 780 personnes ont perdu la vie sur les routes de France, dont 2 541 en France métropolitaine et 239 dans les Outre-mer. Cela correspond à une baisse de 20,1 % par rapport à 2019.

Dans le contexte de la crise sanitaire liée à la Covid-19, ayant donné lieu notamment à des mesures exceptionnelles en France métropolitaine (confinement de la population à partir du 17 mars 2020, sortie progressive du confinement à partir du 11 mai 2020, mesures locales de couvre-feu en octobre et d'un second confinement national du 30 octobre au 14 décembre), les indicateurs de l'accidentalité routière présentent une baisse historique à partir de mars. Avec 703 décès de moins qu'en 2019, l'année 2020 affiche une mortalité routière en métropole inférieure à celle enregistrée en 1925 alors que le nombre de véhicules en circulation était 50 fois inférieure à celui d'aujourd'hui.

Depuis 2010, la France métropolitaine est au 11ème rang de l'Union européenne en termes de mortalité routière rapportée à la population : 39 personnes ont été tuées par million d'habitants en 2020, une année en rupture du fait de la pandémie, contre 50 en 2019 et 64 en 2010. En Outre-mer, malgré une baisse ces 10 dernières années, ce taux reste très élevé en 2020 avec 87 tués par million d'habitants : ces territoires ont moins été touchés en 2020 par les restrictions de déplacement qu'en France métropolitaine.

Au sein du compte d'affectation spéciale (CAS) « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers », **le programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière »** participe directement à la lutte contre l'insécurité routière en contribuant à réduire le nombre de personnes tuées ou blessées sur les routes. Ce programme finance notamment le système de contrôle automatisé (radars) et l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI).

Les radars automatiques luttent contre la vitesse excessive ou inadaptée, premier vecteur de mortalité et de gravité des accidents. La stratégie relative au contrôle automatisé a pour objectif d'augmenter le nombre de zones sécurisées par des dispositifs, 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 se rapprochera du seuil maximum de 4 700 équipements fin 2022.

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. Les crédits du programme permettront, essentiellement en 2021 et 2022, de poursuivre la modernisation du système d'information de l'Éducation routière et du permis de conduire (SI ERPC) engagée en 2020.

Le programme 753 contribue à la modernisation de la chaîne de traitement des infractions par la généralisation du procès-verbal électronique (PVe). Cette modernisation vise à remplacer le carnet à souches par des outils numériques individuels nomades de type tablette ou ordiphone. L'infraction est constatée grâce à cet outil électronique dédié qui transmet directement les données au centre national de traitement (CNT) de Rennes. L'avis de contravention, au stade forfaitaire, est édité et envoyé automatiquement par courrier au domicile du contrevenant et, depuis 2018, aux personnes mises en cause pour des délits pouvant faire l'objet d'une procédure d'amende forfaitaire. Avec l'extension de la procédure de l'amende forfaitaire à certains délits, ce traitement contribue à la transformation de la procédure pénale, à l'allègement des tâches des acteurs de la procédure (agents et officiers de police judiciaire, parquets et juridictions) et au désengorgement des tribunaux. Par ailleurs, l'utilisation d'outils modernes et fiables pour constater l'infraction a permis de réduire les risques d'erreurs par rapport au procès-verbal manuscrit, en limitant au strict minimum les tâches de rédaction et en assurant un archivage électronique sécurisé des procès-verbaux.

En 2017, la police et la gendarmerie nationales disposaient ainsi de 12 722 outils nomades de verbalisation ayant transmis au moins un message d'infraction au cours des 12 derniers mois. Depuis le début de l'année 2018, ces outils sont progressivement remplacés par des équipements plus performants dans le cadre du projet de mobilité NEO (Nouvel Équipement Opérationnel) visant à mettre à disposition des policiers et des gendarmes des terminaux connectés (ordiphone et tablettes), pour accéder aux applications métiers et aux fichiers de la sécurité intérieure. Ces nouveaux dispositifs multi applicatifs intègrent le logiciel PVe en lieu et place des outils numériques individuels. Ce nouvel équipement favorise l'exécution du service en tout temps et en tout lieu, en offrant plus de mobilité aux agents et davantage de proximité avec les citoyens. Le nombre de terminaux dont le financement de la location et du fonctionnement sera assuré par l'ANTAI passera en 2022 à 16 578, en vertu de la convention tripartite PN-GN-ANTAI couvrant la période 2021-2024.

Le déploiement du dispositif PVe s'effectue également auprès des collectivités territoriales volontaires. L'ANTAI est chargée de développer cette application et de la déployer. Fin juin 2021, 4 300 communes utilisaient ainsi une solution de verbalisation électronique, dont la totalité des villes de plus de 50 000 habitants et 98 % des villes de 10 000 à 50 000 habitants.

Par ailleurs, au 1^{er} janvier 2018, la décentralisation et la dépenalisation du stationnement payant sont entrées en vigueur en application de l'article 63 de la loi de modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles (MAPTAM). A la suite de cette réforme, plus de 97 % des collectivités ont choisi de recourir à la prestation de l'ANTAI pour l'édition et l'envoi des avis de paiement du forfait de post stationnement.

Dans le cadre de la **loi n°2016-1547 du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXI^{ème} siècle**, l'ANTAI a poursuivi l'adaptation de sa chaîne de production pour traiter les délits forfaitisés (conduite sans permis, conduite sans assurance et conduite avec permis non adapté), auxquels s'ajoute depuis mi 2020 le délit d'usage de stupéfiants. En 2020, l'ANTAI a ainsi procédé à l'envoi de 112 000 amendes forfaitaires délictuelles (AFD) contre 48 000 en 2019, soit une progression de 134 %.

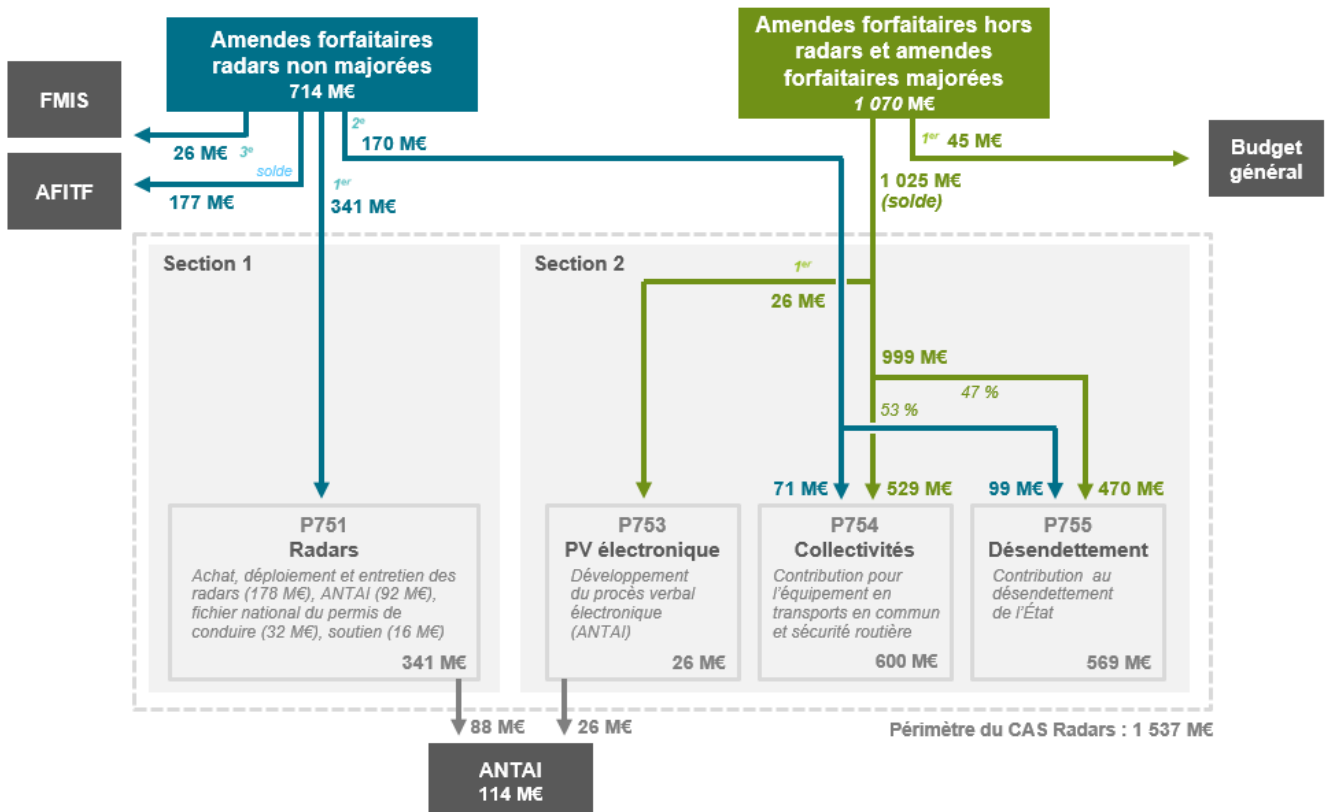
Après la généralisation de l'AFD sur l'usage illicite de stupéfiants, l'Agence poursuivra la forfaitisation de nouveaux délits en l'étendant aux délits d'installation illicite sur le terrain d'autrui et d'occupation illicite des parties communes d'immeubles d'habitation.

Enfin, **le programme 754** contribue à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières et **le programme 755** contribue au désendettement de l'État via un versement au budget général.

PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DE LA MISSION

PRÉSENTATION STRATÉGIQUE

CAS « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers »
PLF 2022



Contrôle de la circulation et du stationnement routiers

Mission | ÉQUILIBRE DU COMPTE ET ÉVALUATION DES RECETTES

ÉQUILIBRE DU COMPTE ET ÉVALUATION DES RECETTES

ÉQUILIBRE DU COMPTE

Section / Programme	Recettes	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Solde
Section : Contrôle automatisé	339 950 000	339 950 000	339 950 000	
751 - Structures et dispositifs de sécurité routière		339 950 000	339 950 000	
Section : Circulation et stationnement routiers	1 195 185 836	1 195 185 836	1 195 185 836	
753 - Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers		26 200 000	26 200 000	
754 - Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières		600 462 493	600 462 493	
755 - Désendettement de l'État		568 523 343	568 523 343	
Total	1 535 135 836	1 535 135 836	1 535 135 836	

(+ : excédent ; - : charge)

ÉVALUATION ET JUSTIFICATION DES RECETTES

Section / Ligne de recette	LFI 2021	PLF 2022
Section : Contrôle automatisé	335 398 208	339 950 000
01 - Amendes perçues par la voie du système de contrôle-sanction automatisé	335 398 208	339 950 000
02 - Recettes diverses ou accidentelles	0	0
Section : Circulation et stationnement routiers	1 276 038 962	1 195 185 836
03 - Amendes perçues par la voie du système de contrôle-sanction automatisé	170 000 000	170 000 000
04 - Amendes forfaitaires de la police de la circulation et amendes forfaitaires majorées issues des infractions constatées par la voie du système de contrôle-sanction automatisé et des infractions aux règles de la police de la circulation	1 106 038 962	1 025 185 836
05 - Recettes diverses ou accidentelles	0	0
Total	1 611 437 170	1 535 135 836

Contrôle de la circulation et du stationnement routiers

Mission | RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ET DES EMPLOIS

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ET DES EMPLOIS

ÉVOLUTION DEPUIS LE PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2021

Programme ou type de dépense	AE CP	2021			2022	
		PLF	LFI	LFR	LFI + LFR	PLF
751 – Structures et dispositifs de sécurité routière		335 398 208 335 398 208	335 398 208 335 398 208		335 398 208 335 398 208	339 950 000 339 950 000
Autres dépenses (Hors titre 2)		335 398 208 335 398 208	335 398 208 335 398 208		335 398 208 335 398 208	339 950 000 339 950 000
753 – Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers		26 200 000 26 200 000	26 200 000 26 200 000		26 200 000 26 200 000	26 200 000 26 200 000
Autres dépenses (Hors titre 2)		26 200 000 26 200 000	26 200 000 26 200 000		26 200 000 26 200 000	26 200 000 26 200 000
754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières		643 314 650 643 314 650	643 314 650 643 314 650		643 314 650 643 314 650	600 462 493 600 462 493
Autres dépenses (Hors titre 2)		643 314 650 643 314 650	643 314 650 643 314 650		643 314 650 643 314 650	600 462 493 600 462 493
755 – Désendettement de l'État		606 524 312 606 524 312	606 524 312 606 524 312		606 524 312 606 524 312	568 523 343 568 523 343
Autres dépenses (Hors titre 2)		606 524 312 606 524 312	606 524 312 606 524 312		606 524 312 606 524 312	568 523 343 568 523 343

RÉCAPITULATION DES EMPLOIS PAR PROGRAMME

Numéro et intitulé du programme	LFI 2021					PLF 2022				
	ETPT	dont ETPT opérateurs rémunérés par le programme	ETPT rémunérés par les opérateurs			ETPT	dont ETPT opérateurs rémunérés par le programme	ETPT rémunérés par les opérateurs		
			sous plafond	hors plafond	Total			sous plafond	hors plafond	Total
751 – Structures et dispositifs de sécurité routière										
753 – Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers			47	10	57			47	11	58
754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières										
755 – Désendettement de l'État										
Total			47	10	57			47	11	58

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS PAR PROGRAMME ET ACTION

Numéro et intitulé du programme ou de l'action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2021	Demandées pour 2022	Variation 2022 / 2021 en %	Ouverts en LFI pour 2021	Demandés pour 2022	Variation 2022 / 2021 en %
751 – Structures et dispositifs de sécurité routière	335 398 208	339 950 000	+1,36	335 398 208	339 950 000	+1,36
01 – Dispositifs de contrôle	186 948 208	191 725 680	+2,56	186 948 208	191 725 680	+2,56
02 – Centre national de traitement	92 000 000	89 811 893	-2,38	92 000 000	89 811 893	-2,38
03 – Soutien au programme	17 950 000	16 912 427	-5,78	17 950 000	16 912 427	-5,78
04 – Système d'information Éducation routière et permis de conduire	38 500 000	41 500 000	+7,79	38 500 000	41 500 000	+7,79
753 – Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	26 200 000	26 200 000	0,00	26 200 000	26 200 000	0,00
01 – Déploiement du procès-verbal électronique	26 200 000	26 200 000	0,00	26 200 000	26 200 000	0,00
754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	643 314 650	600 462 493	-6,66	643 314 650	600 462 493	-6,66
01 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	643 314 650	600 462 493	-6,66	643 314 650	600 462 493	-6,66
755 – Désendettement de l'État	606 524 312	568 523 343	-6,27	606 524 312	568 523 343	-6,27
01 – Désendettement de l'État	606 524 312	568 523 343	-6,27	606 524 312	568 523 343	-6,27
Total pour la mission	1 611 437 170	1 535 135 836	-4,73	1 611 437 170	1 535 135 836	-4,73

Contrôle de la circulation et du stationnement routiers

Mission | RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ET DES EMPLOIS

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS PAR PROGRAMME ET TITRE

Numéro et intitulé du programme ou du titre	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2021	Demandées pour 2022	Variation 2022 / 2021 en %	Ouverts en LFI pour 2021	Demandés pour 2022	Variation 2022 / 2021 en %
751 – Structures et dispositifs de sécurité routière	335 398 208	339 950 000	+1,36	335 398 208	339 950 000	+1,36
<i>Titre 3 - Dépenses de fonctionnement</i>	253 352 680	254 650 000	+0,51	253 352 680	254 650 000	+0,51
<i>Titre 5 - Dépenses d'investissement</i>	66 795 528	70 050 000	+4,87	66 795 528	70 050 000	+4,87
<i>Titre 6 - Dépenses d'intervention</i>	250 000	250 000	0,00	250 000	250 000	0,00
<i>Titre 7 - Dépenses d'opérations financières</i>	15 000 000	15 000 000	0,00	15 000 000	15 000 000	0,00
753 – Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	26 200 000	26 200 000	0,00	26 200 000	26 200 000	0,00
<i>Titre 3 - Dépenses de fonctionnement</i>	25 200 000	25 200 000	0,00	25 200 000	25 200 000	0,00
<i>Titre 7 - Dépenses d'opérations financières</i>	1 000 000	1 000 000	0,00	1 000 000	1 000 000	0,00
754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	643 314 650	600 462 493	-6,66	643 314 650	600 462 493	-6,66
<i>Titre 6 - Dépenses d'intervention</i>	643 314 650	600 462 493	-6,66	643 314 650	600 462 493	-6,66
755 – Désendettement de l'État	606 524 312	568 523 343	-6,27	606 524 312	568 523 343	-6,27
<i>Titre 3 - Dépenses de fonctionnement</i>	606 524 312	568 523 343	-6,27	606 524 312	568 523 343	-6,27
Total pour la mission	1 611 437 170	1 535 135 836	-4,73	1 611 437 170	1 535 135 836	-4,73
dont :						
<i>Titre 3 - Dépenses de fonctionnement</i>	885 076 992	848 373 343	-4,15	885 076 992	848 373 343	-4,15
<i>Titre 5 - Dépenses d'investissement</i>	66 795 528	70 050 000	+4,87	66 795 528	70 050 000	+4,87
<i>Titre 6 - Dépenses d'intervention</i>	643 564 650	600 712 493	-6,66	643 564 650	600 712 493	-6,66
<i>Titre 7 - Dépenses d'opérations financières</i>	16 000 000	16 000 000	0,00	16 000 000	16 000 000	0,00

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, 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. Entre 2010 et 2019, la mortalité routière en France métropolitaine a diminué de -18,7 % au total pour s'établir à 3 244 personnes tuées. La baisse est plus marquée chez les automobilistes (-23,4 %), qui représentent la moitié de la mortalité routière et pour lesquels le contrôle automatisé est le plus adapté.

Dans le contexte de la crise sanitaire liée à la Covid-19, ayant donné lieu notamment à des mesures exceptionnelles en France métropolitaine (confinement de la population à partir du 17 mars 2020, sortie progressive du confinement à partir du 11 mai 2020, mesures locales de couvre-feu en octobre et second confinement national du 30 octobre au 14 décembre), les indicateurs de l'accidentalité routière présentent une baisse historique à partir de mars 2020. En 2020, avec 703 décès de moins qu'en 2019, la mortalité routière en métropole s'établit à 2 541 tués. Ce chiffre n'avait pas été atteint depuis 1925, époque où le nombre de véhicules était 50 fois moins important qu'aujourd'hui.

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. Elles indiquent également les itinéraires à sécuriser via la création de zones de contrôle 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 se rapprochera du seuil maximum de 4 700 équipements fin 2022.

Le parc de radars autonomes sera porté à 400 équipements fin 2022.

Le déploiement de l'externalisation de la conduite des voitures radars, lancée dans 4 régions entre le printemps 2018 et 2020, a été étendu dans 4 autres régions en 2021 (Hauts-de-France, Grand-Est, Nouvelle-Aquitaine et Bourgogne-Franche-Comté). Il est prévu, selon les priorités opérationnelles, d'entamer le déploiement dans tout ou partie des 4 régions restantes en métropole (Provence-Alpes-Côte d'Azur, Auvergne-Rhône-Alpes, Île-de-France, Occitanie).

Parallèlement, une modernisation du parc des radars discriminants sera également poursuivie en 2022, 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 (le radar). Selon les 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, dont l'expérimentation a débuté mi-2021, devrait commencer à être généralisé en 2022.

L'ANTAI poursuivra en 2022 la modernisation et la sécurisation de la chaîne de traitement des infractions et son adaptation à de nouvelles natures d'infraction ou 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, tout en restant pleinement mobilisée face à la persistance de la crise sanitaire.

A ce titre, après la généralisation de l'amende forfaitaire délictuelle (AFD) sur l'usage illicite de stupéfiants, l'Agence poursuivra la forfaitisation des délits en l'étendant à de nouveaux délits non routiers, et en premier lieu, aux délits d'installation illicite sur le terrain d'autrui et d'occupation illicite des parties communes des immeubles d'habitation.

Une attention particulière sera portée sur les dispositifs de la loi d'Orientation des Mobilités avec l'instauration de dispositifs de contrôle automatisé pour les zones à faibles émissions mobilité (ZFE_m), les voies réservées notamment au covoiturage ou le pesage en marche des poids lourds, dispositifs pour lesquels le ministère en charge des transports est chef de file.

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 en améliorant les interfaces et plus généralement, l'utilisation des applicatifs afin d'en augmenter la valeur d'usage.

La trajectoire stratégique poursuivie à moyen terme dans le cadre des nouveaux marchés de prestation (programme CNT5) s'articulera autour de quatre axes 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 et la réduction des anomalies ;
-

- 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 ;
- La mise en conformité des méthodes de traitement aux évolutions réglementaires résultants du règlement général sur la protection des données (RGPD) et de la loi de programmation de la justice.
- L'approfondissement de la transformation de la relation usagers et utilisateurs, à travers principalement le développement de la dématérialisation. En 2020, 1,7 million d'avis de contravention (ACO) ont été envoyés par courriel, soit une progression de 32 % par rapport à 2019 (1,3 millions d'envois), liée au contexte sanitaire. Désormais, 76,7 % des paiements et près de 65 % des désignations/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 19 pays de l'Union européenne (Belgique, Pays-Bas, Luxembourg, Allemagne, Espagne, Italie, Pologne, Roumanie, Autriche, Hongrie, Slovaquie, République tchèque, Portugal, Estonie, Lettonie, Lituanie, Irlande, Suède et Danemark). 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. 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 préfectures 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, un nouveau téléservice permettra également à l'utilisateur d'adresser un recours gracieux de façon dématérialisée.

Ces crédits ont également permis de faire évoluer l'application « Télépoints », permettant aux conducteurs qui en font la demande d'obtenir par voie électronique leur solde de points, afin d'en améliorer l'ergonomie. Cette évolution permet à l'utilisateur d'accéder au relevé d'information simplifié de sa situation.

Les crédits du programme permettront, essentiellement en 2021 et 2022, 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. L'aboutissement de ce programme est indispensable pour disposer d'un système à l'État de l'art, plus évolutif et apte à répondre aux nouveaux enjeux de sécurité routière.

Enfin, et dans l'attente de l'achèvement de la refonte du 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).

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	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Évolution des vitesses moyennes	km/h	78,3	78,8	en baisse	en baisse	en baisse	en baisse

Précisions méthodologiques

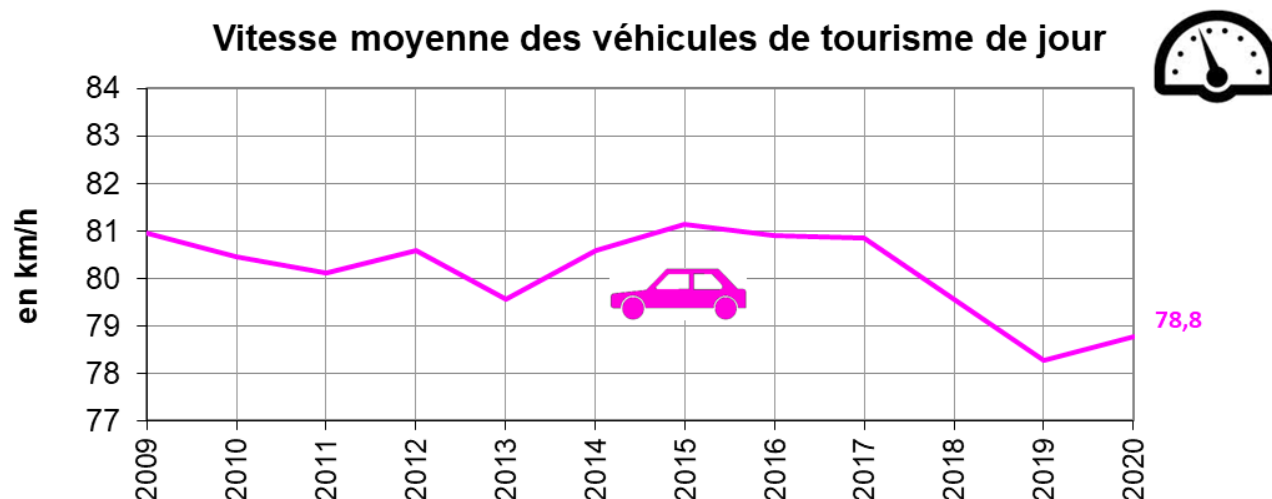
Source des données : Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR).

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 :



La nouvelle méthode de recueil des données appliquées en 2020 a entraîné une réévaluation des données de vitesses moyennes sur certains réseaux, notamment en agglomération.

La moyenne des vitesses des véhicules de tourisme mesurées de jour sur les réseaux à deux fois deux ou deux fois trois voies a été réévaluée à la baisse pour les véhicules de tourisme (- 0,8 km/h sur les autoroutes de liaison, -1,4 km/h sur les autoroutes de dégagement, - 1,6 km/h sur les routes à deux fois deux voies). Sur les routes bidirectionnelles hors agglomération, la moyenne des vitesses reste stable (77,6 km/h, - 0,1 km/h par rapport à 2019), en revanche elle a été fortement réévaluée à la hausse sur les réseaux en agglomération. Sur les routes en traversée de petites agglomération la vitesse moyenne passe de 49,5 km/h à 54,3 km/h (+ 4,9 km/h) et elle augmente de 5,4 points sur les routes en entrées-sorties d'agglomérations moyennes (de 47,9 à 53,3 km/h). Les artères en centre-ville d'agglomérations moyennes connaissent des vitesses en revanche plus similaires à celles observées en 2019 (42,3 km/h, - 0,8 km/h par rapport à 2019).

Les taux de dépassement de la vitesse maximale autorisée (VMA) sont très élevés sur les axes urbains (55 % en traversée de petites agglomérations et 58 % en entrée-sortie d'agglomérations moyennes). Il est de 39 % sur les routes limitées à 80km/h ; mais désormais seuls 13 % 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	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Pourcentage relatif aux seules immatriculations françaises	%	65,1	75,6	75	75	75	75
Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères	%	67,5	71,7	75	70	70	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 États 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 2020, 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 :

- -11 % de dossiers d'infractions (DIF) relevées en 2020 (18,5 millions) par rapport à 2019 ;
- +2 % d'avis de contraventions (ACO) initiaux envoyés en 2020 (12,9 millions) par rapport à 2019.

Le ratio ACO/DIF vitesse pour les immatriculations françaises est de 75,6 % en 2020, soit une hausse de 10,5 points par rapport à 2019.

La forte hausse du ratio ACO/DIF malgré le recul des infractions en raison de la crise sanitaire s'explique par la réduction du nombre des photos noires à la suite du renouvellement du parc des radars dégradés en 2018 et 2019. Les photos prises par des radars dégradés n'étaient pas exploitables à leur arrivée au CNT ; il était impossible d'identifier un véhicule et donc d'envoyer un avis de contravention. Entre mi-2018 et début 2019, de nombreux radars ont été vandalisés, expliquant le ratio ACO/DIF plus faible pour ces deux années.

Pourcentage relatif seulement aux immatriculations françaises (indicateur 1.2.1)

La cible de 75% prévue pour 2021 est reconduite en 2022.

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 : 19 pays de l'Union européenne sur le fondement de la directive 2015/413 du 11 mars 2015 et la Suisse dans le cadre d'un accord bilatéral. Les échanges avec le Royaume-Uni ne sont plus effectifs depuis le 1^{er} janvier 2021 et la fin de la période transitoire liée au Brexit.

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) ;
- 21 pays partenaires en 2020 (nouveau pays : Danemark).

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

La cible prévue pour 2021 est actualisée à 70 % au regard des taux de transformation constatés ces dernières années. La cible est également fixée à 70 % en 2022.

États 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 le 1^{er} août 2014)
- Pologne : 3 août 2015 (reprise des stocks depuis le 1^{er} janvier 2015)
- Roumanie : 9 novembre 2015 (reprise des stocks depuis le 1^{er} janvier 2015)
- Italie : 13 janvier 2016 (reprise des stocks depuis le 1^{er} 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 : 1^{er} décembre 2017 (reprise des stocks depuis le 1^{er} juin 2017)
- Lituanie : 9 juillet 2018 (reprise des stocks depuis le 1^{er} janvier 2018)
- Lettonie : 9 juillet 2018 (reprise des stocks depuis le 1^{er} janvier 2018)
- Estonie : 9 juillet 2018 (reprise des stocks depuis le 1^{er} janvier 2018)
- Royaume-Uni : 31 janvier 2019 (reprise des stocks depuis le 31 août 2018) – fin des échanges le 1^{er} janvier 2021
- Irlande : 24 juin 2019 (reprise des stocks depuis le 24 décembre 2018)
- Suède : 24 juin 2019 (reprise des stocks depuis le 24 décembre 2018)
- Danemark : 04/11/2020 (pas d'envoi car pas de retours aux interrogations et donc pas de reprise de stock)

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	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Taux de disponibilité des radars	%	74,2	82,12	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 moyen de disponibilité des radars a été inférieur à la prévision initiale de 93 % en raison d'une vague de vandalisme sans précédent. Depuis, les réparations opérées et le renouvellement des radars laissent augurer un retour à la cible nominale de 93 % à moyen terme. Certaines dégradations lourdes n'ont pu être réparées, certains matériels ne peuvent plus être remplacés compte tenu des conditions géographiques des routes concernées.

Pour 2022, la cible de disponibilité des radars est fixée à 93 %.

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	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Nombre de lettres de restitution de points (lettre 46)	Nb	9 376 375	9 228 538	11 500 000	9 600 000	9 800 000	11 500 000
Nombre de lettres de retrait de points (lettre 48)	Nb	8 599 535	7 510 392	13 000 000	8 060 000	8 700 000	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, 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 automatiques.

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 retrait de points avant un retour à la hausse pour 2021, au rythme des mesures gouvernementales de levée des restrictions.

En raison de la reprise de l'activité et de la hausse du trafic, le nombre de constatations d'infraction devrait augmenter sur l'année 2022, engendrant une hausse de lettres de retrait de points. Cependant, avec le déploiement massif du télétravail, la prévision restera inférieure à celle enregistrée avant le début de la crise sanitaire.

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 essentiellement ses effets pour l'année 2021 et 2022.

PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

2022 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS DEMANDÉS

2022 / 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 2022	FdC et AdP attendus en 2022
01 – Dispositifs de contrôle	133 925 680	57 800 000	0	0	191 725 680	0
02 – Centre national de traitement	74 811 893	0	0	15 000 000	89 811 893	0
03 – Soutien au programme	16 662 427	0	250 000	0	16 912 427	0
04 – Système d'information Éducation routière et permis de conduire	29 250 000	12 250 000	0	0	41 500 000	0
Total	254 650 000	70 050 000	250 000	15 000 000	339 950 000	0

2022 / 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 2022	FdC et AdP attendus en 2022
01 – Dispositifs de contrôle	133 925 680	57 800 000	0	0	191 725 680	0
02 – Centre national de traitement	74 811 893	0	0	15 000 000	89 811 893	0
03 – Soutien au programme	16 662 427	0	250 000	0	16 912 427	0
04 – Système d'information Éducation routière et permis de conduire	29 250 000	12 250 000	0	0	41 500 000	0
Total	254 650 000	70 050 000	250 000	15 000 000	339 950 000	0

Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme n° 751 | PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

2021 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LOI DE FINANCES INITIALE)

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 prévus 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 Éducation 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 prévus 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 Éducation 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

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE

Titre ou catégorie	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2021	Demandées pour 2022	FdC et AdP attendus en 2022	Ouverts en LFI pour 2021	Demandés pour 2022	FdC et AdP attendus en 2022
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	253 352 680	254 650 000	0	253 352 680	254 650 000	0
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	176 352 680	179 838 107	0	176 352 680	179 838 107	0
Subventions pour charges de service public	77 000 000	74 811 893	0	77 000 000	74 811 893	0
Titre 5 – Dépenses d'investissement	66 795 528	70 050 000	0	66 795 528	70 050 000	0
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	66 795 528	70 050 000	0	66 795 528	70 050 000	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	335 398 208	339 950 000	0	335 398 208	339 950 000	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	191 725 680	191 725 680	0	191 725 680	191 725 680
02 – Centre national de traitement	0	89 811 893	89 811 893	0	89 811 893	89 811 893
03 – Soutien au programme	0	16 912 427	16 912 427	0	16 912 427	16 912 427
04 – Système d'information Éducation routière et permis de conduire	0	41 500 000	41 500 000	0	41 500 000	41 500 000
Total	0	339 950 000	339 950 000	0	339 950 000	339 950 000

ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DU PROGRAMME

TRANSFERTS EN CRÉDITS

	Prog Source / Cible	T2 Hors Cas pensions	T2 CAS pensions	Total T2	AE Hors T2	CP Hors T2	Total AE	Total CP
Transferts entrants								
Transferts sortants					-500 000	-500 000	-500 000	-500 000
Transfert marché CEA : ANTAI-DGFIP	► 156				-500 000	-500 000	-500 000	-500 000

MESURES DE PÉRIMÈTRE

Le budget pour 2022 tient compte d'un transfert d'un marché, auparavant passé par l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI), à la direction générale des finances publiques d'un montant de 0,5 M€ au profit du programme 156 "Gestion fiscale et financière de l'État et du secteur public local".

DÉPENSES PLURIANNUELLES

ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2021

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2020 (RAP 2020)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2020 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2020	AE (LFI + LFRs) 2021 + reports 2020 vers 2021 + prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFRs) 2021 + reports 2020 vers 2021 + prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2021
183 763 836	0	354 478 208	382 105 972	156 136 072

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2022	CP 2023	CP 2024	CP au-delà de 2024
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2021	CP demandés sur AE antérieures à 2022 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2023 sur AE antérieures à 2022	Estimation des CP 2024 sur AE antérieures à 2022	Estimation des CP au-delà de 2024 sur AE antérieures à 2022
156 136 072	41 901 296 0	59 150 000	40 000 000	15 084 776
AE nouvelles pour 2022 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2022 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2023 sur AE nouvelles en 2022	Estimation des CP 2024 sur AE nouvelles en 2022	Estimation des CP au-delà de 2024 sur AE nouvelles en 2022
339 950 000 0	298 048 704 0	25 000 000	10 000 000	6 901 296
Totaux	339 950 000	84 150 000	50 000 000	21 986 072

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2022

CP 2022 demandés sur AE nouvelles en 2022 / AE 2022	CP 2023 sur AE nouvelles en 2022 / AE 2022	CP 2024 sur AE nouvelles en 2022 / AE 2022	CP au-delà de 2024 sur AE nouvelles en 2022 / AE 2022
87,67 %	7,35 %	2,94 %	2,03 %

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

JUSTIFICATION PAR ACTION

ACTION 56,4 %**01 – Dispositifs de contrôle**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	191 725 680	191 725 680	0
Crédits de paiement	0	191 725 680	191 725 680	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 continuera à être maintenu sous le seuil maximal de 4 700 radars, et devrait compter au 31 décembre 2022, environ 4 500 appareils radars actifs et 800 cabines leurres (cabine radar vide à un instant donné qui sert de leurre et permet de recevoir par intermittence un équipement actif) :

- 800 radars fixes (dispositifs de contrôle du respect des vitesses limites autorisées) ;
- 700 radars discriminants (radars fixes permettant de distinguer les vitesses des véhicules légers de celle des poids lourds) ;
- 500 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) ;
- 400 voitures radars sont déployées dont 223 auront une conduite externalisée fin 2021 ;
- 400 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) ;
- 50 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) ;
- 500 radars feux rouges stricts (radars permettant de sanctionner les franchissements illicites de feux tricolores) ;
- 50 radars passages à niveau (radars permettant de sanctionner les franchissements illicites de passages à niveau) ;
- 1 000 radars tourelles actifs dans 1 400 cabines (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) ;
- 100 radars urbains actifs dans 500 cabines (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).

Courant 2021-2022, la DSR doit préparer une rétrocession de ces équipements aux collectivités, en s'appuyant sur le réseau territorial de l'État. Dans la continuité de ce dispositif, cette action se poursuivra, par un financement et une gestion locale de ces équipements.

La dotation demandée pour 2022 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	133 925 680	133 925 680
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	133 925 680	133 925 680
Dépenses d'investissement	57 800 000	57 800 000
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	57 800 000	57 800 000
Total	191 725 680	191 725 680

1. Maintien en condition opérationnelle des dispositifs de contrôle (87,21 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	25	25
Maintien en condition opérationnelle des radars mobiles	10,10	10,10
Maintien en condition opérationnelle des radars déplaçables	25,91	25,91
Déplacement des radars déplaçables	5	5
Prestations de conduite des équipements mobiles	17,20	17,20
Coûts récurrents du SI et des télécoms	4	4
Maintien en condition opérationnelle	87,21	87,21

2. Déploiement de nouveaux dispositifs de contrôle en remplacement de dispositifs anciens (57,80 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.

Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme n° 751 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

S'agissant du radar urbain, fin 2021, l'expérimentation aura permis de déployer 100 cabines (20 radars opérationnels). La cible est de déployer 500 cabines en 2022 (contenant 100 radars actifs).

Le parc de radars autonomes sera porté à 400 équipements fin 2022.

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 en 2021 (Hauts-de-France, Grand-Est, Nouvelle-Aquitaine et Bourgogne-Franche-Comté). Il est prévu, selon les priorités opérationnelles, d'entamer le déploiement dans tout ou partie des 4 régions restantes en métropole (Provence-Alpes-Côte d'Azur, Auvergne-Rhône-Alpes, Île-de-France, Occitanie).

Le développement du système d'information sera 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 dev.)	4	4
Acquisition et déploiement d'équipements mobiles	12	12
Acquisition et déploiement d'équipements déplaçables	31,50	31,50
Construction du SI du DCA et déploiements télécom	5,30	5,30
Prestations et moyens d'essai pour l'homologation	2	2
Déploiement de dispositifs de signalisation	3	3
Déploiement	57,80	57,80

3. Pilotage du déploiement et du maintien en condition opérationnelle (46,72 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	18,53	18,53
Pilotage des marchés des équipements mobiles	3,50	3,50
Pilotage des marchés des équipements déplaçables	6,68	6,68
Pilotage du marché télécom	2,30	2,30
AMOA métier	15	15
Pilotage de dispositifs de signalisation	0,7	0,7
Pilotage	46,72	46,72

ACTION 26,4 %**02 – Centre national de traitement**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	89 811 893	89 811 893	0
Crédits de paiement	0	89 811 893	89 811 893	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	74 811 893	74 811 893
Subventions pour charges de service public	74 811 893	74 811 893
Dépenses d'opérations financières	15 000 000	15 000 000
Dotations en fonds propres	15 000 000	15 000 000
Total	89 811 893	89 811 893

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 2022, le programme 751 prévoit d'allouer à l'ANTAI une dotation globale de 89,8 M€, en diminution de 2,2 M€ par rapport à la LFI 2021 correspondant :

- d'une part, à l'économie nette de loyers de 1,7 M€ générée par l'achat du Centre national de traitement de Rennes (signature de l'acte d'acquisition le 31 mars 2021) ;
- d'autre part, au transfert de 0,5 M€ à la DGFIP (programme 156) pour le marché de maintenance du parc des matériels et logiciels du centre d'encaissement des amendes.

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 74,8 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 5,0 %**03 – Soutien au programme**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	16 912 427	16 912 427	0
Crédits de paiement	0	16 912 427	16 912 427	0

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	16 662 427	16 662 427
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	16 662 427	16 662 427
Dépenses d'intervention	250 000	250 000
Transferts aux entreprises	250 000	250 000
Total	16 912 427	16 912 427

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 ceux 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) et cyclistes, utilisation du téléphone au volant, taux d'occupation des véhicules, usage de distracteurs lors des traversées piétonnes). 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 depuis 2019, tout en améliorant la qualité des données sur les accidents, intègre les procès-verbaux des accidents et, à terme, inclura les données disponibles sur les routes (caractéristiques, kilomètres parcourus, vitesses). Des rapports et des cartographies de l'accidentalité couvrant l'ensemble des territoires sont 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 pour un montant de 0,4 M€, notamment les déplacements.

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 2022 comme en 2021. 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 (6,96 M€ en AE et en CP)

La DSR mobilisera en 2022 une enveloppe de 6,96 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 12,2 %

04 – Système d'information Éducation routière et permis de conduire

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	41 500 000	41 500 000	0
Crédits de paiement	0	41 500 000	41 500 000	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 2022, 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	12 250 000	12 250 000
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	12 250 000	12 250 000
Total	41 500 000	41 500 000

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 2022. Ces dépenses seront exécutées sur le titre 3.

Les besoins 2022 se fondent sur la nécessité d'édition et d'expédier par voie postale ou dématérialisée 18,5 millions de lettres, soit 8,7 millions de lettres de retrait de points et 9,8 millions de lettres de restitution de points. Cette prévision prend en compte le parc de radars déployés sur le territoire national et le nombre d'infractions constatées considérablement impactées par les diverses mesures sanitaires prises depuis mars 2020.

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

Au titre de 2022, 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) (22,5 M€ en AE et en CP)

La modernisation et le fonctionnement de l'écosystème de l'Éducation routière et du permis de conduire nécessitent en 2022 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 : 2,55 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 : 12,25 M€ en AE et en CP. Ces dépenses portent sur la modernisation du SI du permis de conduire et notamment le déploiement progressif du dispositif Rdv permis (plateforme de réservation permettant aux écoles de conduite et aux candidats libres de réserver en ligne des places d'examen).

Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme n° 751 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ET EMPLOIS ALLOUÉS AUX OPÉRATEURS DE L'ÉTAT

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ALLOUÉS PAR LE PROGRAMME AUX OPÉRATEURS

Opérateur financé (Programme chef de file) Nature de la dépense	LFI 2021		PLF 2022	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
ANTAI - Agence nationale de traitement automatisé des infractions (P753)	92 000 000	92 000 000	89 811 893	89 811 893
Subventions pour charges de service public	77 000 000	77 000 000	74 811 893	74 811 893
Dotations en fonds propres	15 000 000	15 000 000	15 000 000	15 000 000
Total	92 000 000	92 000 000	89 811 893	89 811 893
Total des subventions pour charges de service public	77 000 000	77 000 000	74 811 893	74 811 893
Total des dotations en fonds propres	15 000 000	15 000 000	15 000 000	15 000 000
Total des transferts	0	0	0	0

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DES OPÉRATEURS DONT LE PROGRAMME EST CHEF DE FILE

EMPLOIS EN FONCTION AU SEIN DES OPÉRATEURS DE L'ÉTAT

Intitulé de l'opérateur	LFI 2021				PLF 2022						
	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

SCHÉMA D'EMPLOIS ET PLAFOND DES AUTORISATIONS D'EMPLOIS DES OPÉRATEURS DE L'ÉTAT

	ETPT
Emplois sous plafond 2021	
Extension en année pleine du schéma d'emplois de la LFI 2021	
Impact du schéma d'emplois 2022	
Solde des transferts T2/T3	
Solde des transferts internes	
Solde des mesures de périmètre	
Corrections techniques	
Abattements techniques	
Emplois sous plafond PLF 2022	
Rappel du schéma d'emplois 2022 en ETP	

PROGRAMME 753

**CONTRÔLE ET MODERNISATION DE LA POLITIQUE DE LA CIRCULATION ET DU
STATIONNEMENT ROUTIERS**

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° 753 : Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers

Le programme 753 « Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers » contribue à la modernisation de l'action publique en finançant le dispositif du procès-verbal électronique (PVe), dont la mise en œuvre a été confiée à l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI).

Le dispositif du « PVe » substitue au carnet à souche des outils nomades de verbalisation. L'infraction est constatée grâce à cet outil électronique dédié qui transmet directement les données au centre national de traitement (CNT) de Rennes. L'avis de contravention, au stade forfaitaire, est édité et envoyé automatiquement par courrier au domicile du contrevenant et, depuis 2018, aux personnes mises en cause pour des délits pouvant faire l'objet d'une procédure d'amende forfaitaire.

Un tel traitement automatisé a permis de réduire les coûts de gestion grâce à la suppression de tâches matérielles répétitives. La centralisation du traitement des messages d'infraction offre également un gain important de productivité. Avec l'extension de la procédure de l'amende forfaitaire à certains délits, ce traitement contribue à la transformation de la procédure pénale, à l'allègement des tâches des acteurs de la procédure (agents et officiers de police judiciaire, parquets et juridictions) et au désengorgement des tribunaux.

Par ailleurs, l'utilisation d'outils modernes et fiables pour constater l'infraction a permis de réduire les risques d'erreurs par rapport au procès-verbal manuscrit, en limitant au strict minimum les tâches de rédaction et en assurant un archivage électronique sécurisé des procès-verbaux.

La généralisation de la verbalisation électronique est achevée dans les services de l'État (police et gendarmerie nationales) depuis juin 2012, conformément au calendrier initial, et le déploiement de la solution électronique continue sa progression auprès des collectivités territoriales volontaires.

Fin juin 2021, 4 300 communes utilisaient ainsi une solution de verbalisation électronique, dont la totalité des villes de plus de 50 000 habitants et 98 % des villes de 10 000 à 50 000 habitants ciblées par ce dispositif. En 2020, les communes équipées du PVe ont généré 6,3 millions d'avis de contravention (ACO) initiaux contre 7,6 millions en 2019 (hors stationnement payant). Depuis novembre 2018, l'application PVe permet la verbalisation non plus seulement de contraventions mais également de certains délits routiers (conduite sans assurance, conduite sans permis, conduite avec permis non adapté). Depuis mi-2020, cette application permet également la verbalisation du délit d'usage de stupéfiants (loi du 23 mars 2019 de programmation 2018-2022 et de réforme pour la justice).

Au total, près de 12,4 millions d'ACO initiaux PVe – hors stationnement payant et hors délits forfaitaires – ont été envoyés en 2020 (forces de sécurité intérieure et collectivités territoriales), un nombre stable par rapport à 2019. Cette stabilité masque une évolution des natures d'infractions relevées en raison de la crise sanitaire. Les nouvelles natures d'infractions relatives à la Covid-19 ont ainsi représenté près de 14 % des infractions relevées via le PVe en 2020,

En 2017, l'ANTAI a participé à la modernisation des équipements des forces de l'ordre en finançant 12 722 appareils smartphones/tablettes dans le cadre du projet NEO (Nouvel Équipement Opérationnel) porté par les directions générales de la gendarmerie et de la police nationales. A ce titre, l'ANTAI a signé une première convention pluriannuelle de partenariat 2017-2020 avec les deux directions générales prévoyant le financement par l'Agence de la location des nouveaux terminaux. La nouvelle convention tripartite 2021-2024 relative au financement de la location et du fonctionnement de terminaux NEO au titre du PVe, tient compte de l'augmentation de l'activité Pv (en contraventionnel et en délictuel) entre 2016 et 2020 sur la base du nombre de messages d'infraction intégrés dans le système d'information (SI) de l'ANTAI. Le nombre de terminaux dont le financement de la location et du fonctionnement sera assuré par l'ANTAI passera ainsi à 16 578.

Au 1^{er} janvier 2018, la décentralisation et la dépénalisation du stationnement payant sont entrées en vigueur en application de l'article 63 de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM). Cette réforme donne aux collectivités la pleine compétence en matière de réglementation du stationnement payant et implique la suppression du procès-verbal (PV) à 17 euros en cas de non-respect des règles de paiement du stationnement. Le stationnement payant sur voirie est dépénalisé et l'utilisateur qui ne règle pas son stationnement doit désormais s'acquitter d'une redevance pour occupation du domaine public appelée « forfait de post-stationnement » ou FPS. Dans le cadre de cette réforme, l'ANTAI a développé un nouveau système d'information et mis en place un conventionnement avec les collectivités qui se sont engagées dans la décentralisation du stationnement payant.

A fin juin 2021, 546 collectivités avaient renouvelé la convention passée avec l'ANTAI et plus de 97 % des collectivités ont choisi de recourir à la prestation de l'ANTAI pour l'édition et l'envoi des avis de paiement de FPS. A ce titre, l'Agence a envoyé 6,6 millions d'avis de paiement en 2020, en baisse de 18 % par rapport à 2019 en raison de la crise sanitaire ayant entraîné une limitation des déplacements et un arrêt – décidé par les collectivités concernées – de l'activité des agents de contrôle du FPS pendant une partie de l'année.

Les 3 % restant ont décidé d'assurer par elles-mêmes ou par l'intermédiaire d'un prestataire privé la notification des avis de paiement de FPS. L'ANTAI intervient alors pour émettre les titres exécutoires et traiter les FPS majorés.

En 2020, l'agence a en outre, poursuivi l'adaptation de sa chaîne de production pour traiter les délits forfaitisés (conduite sans permis, conduite sans assurance et conduite avec permis non adapté), conformément à la loi du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXI^e siècle, auxquels s'ajoute depuis mi 2020 le délit d'usage de stupéfiants. En 2020, l'ANTAI a ainsi procédé à l'envoi de 112 000 amendes forfaitaires délictuelles (AFD) contre 48 000 en 2019, soit une progression de 134 %.

Enfin, le recours aux services en ligne a continué à progresser : le taux de contestations effectuées de manière dématérialisée pour le PVE contraventionnel est de 61 % en 2020, soit une hausse de 11,9 points par rapport à 2019.

Le taux de recours au télépaiement – hors stationnement payant – atteint 79,8 % en 2020 (en hausse de 3,9 points par rapport à 2019).

Le programme compte une unique action destinée à porter la subvention pour charges de service public versée à l'ANTAI au titre de sa mission de déploiement et de gestion du PVE pour le compte de l'État et des collectivités territoriales

La déléguée interministérielle à la sécurité routière, responsable de programme, s'appuie sur l'ANTAI, opérateur de l'État dont elle assure la tutelle, pour le déploiement de la verbalisation électronique.

RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET DES INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF 1

Assurer l'efficacité du procès-verbal électronique au sein des services de l'État

INDICATEUR 1.1

Taux de transformation des infractions relevées par les dispositifs de verbalisation électronique de l'État en avis de contravention

Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers

Programme n° 753 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF

1 – Assurer l'efficacité du procès-verbal électronique au sein des services de l'État

L'objectif « assurer le déploiement de la généralisation du procès-verbal électronique au sein des services de l'État » s'intéresse à l'efficacité du procès-verbal, une fois son déploiement achevé.

Cet indicateur permet de mesurer la performance de traitement de la chaîne automatisée des dossiers d'infraction (DIF) issus de la verbalisation électronique opérée par les services de l'État (police et gendarmerie nationales).

INDICATEUR

1.1 – Taux de transformation des infractions relevées par les dispositifs de verbalisation électronique de l'État en avis de contravention

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Taux de transformation des infractions relevées par les dispositifs de verbalisation électronique de l'État en avis de contravention	%	94,4	99,7	96	96	96	96

Précisions méthodologiques

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

Mode de calcul :

- au numérateur : nombre d'avis de contraventions envoyés au cours de l'année considérée à l'encontre de propriétaires de véhicules immatriculés en France, Belgique ou Suisse lorsqu'il n'y pas d'interception et de l'ensemble des personnes ayant fait l'objet d'une interception pour les procès verbaux électroniques relevés par les services de l'État, auquel on ajoute les dossiers d'infraction avec paiement immédiat n'ayant pas fait l'objet d'une saisine validée.
- au dénominateur : nombre de dossiers d'infraction créés pour des infractions relevées à l'encontre de propriétaires de véhicule immatriculé en France, Belgique ou Suisse lorsqu'il n'y pas d'interception et de l'ensemble des personnes ayant fait l'objet d'une interception au moyen d'un dispositif de verbalisation électronique par les services de l'État au cours de l'année considérée, auquel on retire le nombre de dossiers d'infraction avec saisine validée.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

- En 2020, les services de l'État ont relevé près de 6,2 millions d'infractions ayant donné lieu à un dossier d'infraction (DIF) au CNT, soit une hausse de 17 % par rapport à 2019, générant un peu moins de 6,1 millions d'avis de contravention (ACO) initiaux, un nombre en hausse de 25 % par rapport à 2019.
- Le ratio ACO/DIF pour les services de l'État (99,7 %) est à un niveau supérieur à la cible de 96 %. Le ratio est élevé car l'ANTAI a traité la majorité des infractions PVE en temps réel et rattrapé avant la fin de l'année 2020 la quasi-totalité du stock constitué pendant le premier confinement à la suite de l'arrêt d'une partie de la chaîne en raison de la priorisation des traitements des infractions Covid-19. A cela, s'ajoute un report important d'envois d'ACO initiaux en début d'année 2020 au lieu de décembre 2019, qui a contribué à la hausse de ce ratio en 2020. En moyenne sur l'ensemble des deux années 2019 et 2020. Ce ratio s'établit à 97,3 % pour les services de l'État.
- La cible prévue pour 2021 est reconduite pour 2022, soit une cible égale à 96 %.
- Une cible de 100 % ne peut être poursuivie dans la mesure où le taux demeure tributaire de la saisie initiale des données effectuées lors de la verbalisation ainsi que des retours d'informations des fichiers d'immatriculation interrogés lorsqu'il n'y a pas d'interception par l'agent de la personne en infraction.

PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

2022 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS DEMANDÉS

2022 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total pour 2022	FdC et AdP attendus en 2022
01 – Déploiement du procès-verbal électronique	25 200 000	1 000 000	26 200 000	0
Total	25 200 000	1 000 000	26 200 000	0

2022 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total pour 2022	FdC et AdP attendus en 2022
01 – Déploiement du procès-verbal électronique	25 200 000	1 000 000	26 200 000	0
Total	25 200 000	1 000 000	26 200 000	0

Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers

Programme n° 753 | PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

2021 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LOI DE FINANCES INITIALE)

2021 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total pour 2021	FdC et AdP prévus en 2021
01 – Déploiement du procès-verbal électronique	25 200 000	1 000 000	26 200 000	0
Total	25 200 000	1 000 000	26 200 000	0

2021 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total pour 2021	FdC et AdP prévus en 2021
01 – Déploiement du procès-verbal électronique	25 200 000	1 000 000	26 200 000	0
Total	25 200 000	1 000 000	26 200 000	0

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE

Titre ou catégorie	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2021	Demandées pour 2022	FdC et AdP attendus en 2022	Ouverts en LFI pour 2021	Demandés pour 2022	FdC et AdP attendus en 2022
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	25 200 000	25 200 000	0	25 200 000	25 200 000	0
Subventions pour charges de service public	25 200 000	25 200 000	0	25 200 000	25 200 000	0
Titre 7 – Dépenses d'opérations financières	1 000 000	1 000 000	0	1 000 000	1 000 000	0
Dotations en fonds propres	1 000 000	1 000 000	0	1 000 000	1 000 000	0
Total	26 200 000	26 200 000	0	26 200 000	26 200 000	0

Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers

Programme n° 753 | 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 – Déploiement du procès-verbal électronique	0	26 200 000	26 200 000	0	26 200 000	26 200 000
Total	0	26 200 000	26 200 000	0	26 200 000	26 200 000

DÉPENSES PLURIANNUELLES

ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2021

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2020 (RAP 2020)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2020 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2020	AE (LFI + LFRs) 2021 + reports 2020 vers 2021 + prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFRs) 2021 + reports 2020 vers 2021 + prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2021
0	0	26 200 000	26 200 000	0

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2022	CP 2023	CP 2024	CP au-delà de 2024
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2021	CP demandés sur AE antérieures à 2022 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2023 sur AE antérieures à 2022	Estimation des CP 2024 sur AE antérieures à 2022	Estimation des CP au-delà de 2024 sur AE antérieures à 2022
0	0 0	0	0	0
AE nouvelles pour 2022 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2022 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2023 sur AE nouvelles en 2022	Estimation des CP 2024 sur AE nouvelles en 2022	Estimation des CP au-delà de 2024 sur AE nouvelles en 2022
26 200 000 0	26 200 000 0	0	0	0
Totaux	26 200 000	0	0	0

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2022

CP 2022 demandés sur AE nouvelles en 2022 / AE 2022	CP 2023 sur AE nouvelles en 2022 / AE 2022	CP 2024 sur AE nouvelles en 2022 / AE 2022	CP au-delà de 2024 sur AE nouvelles en 2022 / AE 2022
100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %

Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers

Programme n° 753 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

JUSTIFICATION PAR ACTION

ACTION 100,0 %

01 – Déploiement du procès-verbal électronique

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	26 200 000	26 200 000	0
Crédits de paiement	0	26 200 000	26 200 000	0

Les crédits du programme 753 sont versés dans leur intégralité à l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI), créée par le décret n° 2011-348 du 29 mars 2011 modifié, sous la forme d'une dotation dont le montant prévu pour 2022 est de 26,2 M€. Ces crédits sont destinés au financement des dépenses de l'Agence générées par le traitement des messages d'infraction et des avis de contravention dressés par voie électronique.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	25 200 000	25 200 000
Subventions pour charges de service public	25 200 000	25 200 000
Dépenses d'opérations financières	1 000 000	1 000 000
Dotations en fonds propres	1 000 000	1 000 000
Total	26 200 000	26 200 000

En 2022, le programme 753 prévoit d'allouer à l'ANTAI une dotation globale de 26,2 M€, pour partie sous la forme d'une subvention pour charges de service public et pour l'autre sous la forme d'une dotation en fonds propres.

La subvention pour charges de service public de 25,2 M€ permettra de couvrir les charges liées :

- à la maintenance du logiciel PVe et la prise en charge des terminaux NEO déployés en 2017 ;
- aux frais d'édition et d'affranchissement des avis de contravention relevant du procès-verbal électronique : édition, publipostage, routage et affranchissement des avis de contravention et avis d'amende forfaitaire délictuelle, traitement du courrier reçu au Centre national de traitement (CNT) dans le cadre des recours émis par les mis en cause ;
- aux dépenses du marché de paiement ;
- au centre d'appels pour les demandes liées au PVe ;
- à des dépenses partagées avec le contrôle automatisé : gestion du bâtiment du CNT, pilotage et support (assistance à maîtrise d'ouvrage, fonctionnement courant, immobilier hors CNT...), masse salariale.

La dotation en fonds propres de 1 M€ permettra de financer la maintenance évolutive des applications informatiques.

En 2022, l'ANTAI bénéficiera au total d'un financement de l'État de 116 M€, en tenant compte de la dotation versée par le programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière » (89,8 M€) et de celle au titre du programme 753 (26,2 M€).

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ET EMPLOIS ALLOUÉS AUX OPÉRATEURS DE L'ÉTAT

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ALLOUÉS PAR LE PROGRAMME AUX OPÉRATEURS

Opérateur financé (Programme chef de file) Nature de la dépense	LFI 2021		PLF 2022	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
ANTAI - Agence nationale de traitement automatisé des infractions (P753)	26 200 000	26 200 000	26 200 000	26 200 000
Subventions pour charges de service public	25 200 000	25 200 000	25 200 000	25 200 000
Dotations en fonds propres	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000
Total	26 200 000	26 200 000	26 200 000	26 200 000
Total des subventions pour charges de service public	25 200 000	25 200 000	25 200 000	25 200 000
Total des dotations en fonds propres	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000
Total des transferts	0	0	0	0

En 2022, le programme 753 prévoit d'allouer à l'ANTAI une dotation globale de 26,2 M€, pour partie sous la forme d'une subvention pour charges de service public (25,2 M€) et pour l'autre sous la forme d'une dotation en fonds propres (1 M€).

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DES OPÉRATEURS DONT LE PROGRAMME EST CHEF DE FILE

EMPLOIS EN FONCTION AU SEIN DES OPÉRATEURS DE L'ÉTAT

Intitulé de l'opérateur	LFI 2021				PLF 2022					
	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
ANTAI - Agence nationale de traitement automatisé des infractions			47	10	2			47	11	2
Total			47	10	2			47	11	2

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

Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers

Programme n° 753 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

SCHEMA D'EMPLOIS ET PLAFOND DES AUTORISATIONS D'EMPLOIS DES OPERATEURS DE L'ETAT

	ETPT
Emplois sous plafond 2021	47
Extension en année pleine du schéma d'emplois de la LFI 2021	
Impact du schéma d'emplois 2022	
Solde des transferts T2/T3	
Solde des transferts internes	
Solde des mesures de périmètre	
Corrections techniques	
Abattements techniques	
Emplois sous plafond PLF 2022	47
Rappel du schéma d'emplois 2022 en ETP	

En 2021, les effectifs de l'ANTAI ont été stabilisés à 47 ETPT pour les emplois sous plafond et portés de 8 à 10 ETPT pour les emplois hors plafond financés sur recettes propres afin de tenir compte du renouvellement et de l'extension du périmètre des conventions avec les transporteurs (SNCF et TRANSDEV) et de celles avec les collectivités pour le FPS.

En 2022, en ce qui concerne les effectifs sous plafond, le schéma d'emploi est nul en ETP en 2022.

S'agissant des emplois hors plafond financés sur recettes propres, il est prévu de les porter de 10 à 11 ETPT afin de tenir compte de la nouvelle convention de délégation de gestion des notifications d'avis de mise en fourrière liant l'ANTAI à la direction générale de la police nationale (DGPN) et à la direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN).

OPÉRATEURS

Avertissement

Le volet « Opérateurs » des projets annuels de performance évolue au PLF 2022. Ainsi, les États financiers des opérateurs (budget initial 2021 par destination pour tous les opérateurs, budget initial 2021 en comptabilité budgétaire pour les opérateurs soumis à la comptabilité budgétaire et budget initial 2021 en comptabilité générale pour les opérateurs non soumis à la comptabilité budgétaire) ne seront plus publiés dans le PAP mais le seront, sans commentaires, dans le « jaune opérateurs » et les fichiers plats correspondants en open data sur le site « data.gouv.fr ».

ANTAI - AGENCE NATIONALE DE TRAITEMENT AUTOMATISÉ DES INFRACTIONS

L'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI), créée par décret n° 2011-348 du 29 mars 2011, est un établissement public administratif de l'État, placé sous la tutelle du ministre de l'intérieur.

Missions de l'ANTAI

Conformément au **décret du 29 mars 2011**, la mission première de l'ANTAI est d'agir en tant que prestataire de services dans le cadre de la politique de sécurité routière pour le traitement des infractions routières relevées par l'intermédiaire de dispositifs de contrôle automatisé ou via des dispositifs de verbalisation électronique.

Cette mission comprend les responsabilités suivantes :

- la conception, l'entretien, la maintenance, l'exploitation et le développement des systèmes et applications nécessaires au traitement automatisé des infractions ;
- la préparation, l'édition, le publipostage, le routage et l'affranchissement des avis de contravention et de différents courriers ;
- le tri des recours et autres courriers ;
- l'information des contrevenants ;
- l'organisation et la gestion du traitement automatisé des infractions qui lui est confié en tant que prestataire.

Ses missions ont été élargies successivement par les décrets n° 2015-575 du 27 mai 2015, n° 2017-1136 du 5 juillet 2017 et n° 2019-725 du 9 juillet 2019. Ainsi, l'Agence peut également agir en qualité de prestataire de services de l'État, de collectivités territoriales ou de tout organisme de service public pour le traitement des infractions autres que routières.

Le budget de l'Agence est financé par deux programmes du compte d'affectation spéciale « *Contrôle de la circulation et du stationnement routiers* » : le programme 751 « *Structures et dispositifs de sécurité routière* » et le programme 753 « *Contrôle et modernisation de la politique de circulation et du stationnement routiers* ».

Au titre de la subvention versée par le programme 751, l'ANTAI est chargée de l'exploitation du centre national de traitement (CNT) de Rennes et de son fonctionnement courant. L'Agence assure le traitement des messages d'infraction du système de contrôle automatisé (radars fixes et mobiles), mais également l'envoi, l'affranchissement des différents documents issus de la chaîne (avis de contraventions) ainsi que le traitement des courriers reçus au CNT (réclamations, désignation de tiers...).

Au titre du financement du programme 753, l'ANTAI assure le déploiement du procès-verbal électronique (PVe) au sein des services de l'État et des collectivités ainsi que le traitement des messages d'infractions émis par ce biais. L'objectif principal de cette réforme était de moderniser substantiellement, au profit des forces de l'ordre et des polices municipales, la gestion des amendes en substituant au carnet à souche des outils nomades plus performants.

L'achèvement du déploiement des outils de verbalisation électronique auprès des forces de l'ordre est effectif depuis juin 2012. Le déploiement du dispositif auprès des collectivités territoriales et les partenariats de l'agence ne cessent quant à eux de progresser.

Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers

Programme n° 753 | OPÉRATEURS

Fin juin 2021, on comptabilisait ainsi près de 4 300 communes ayant acquis des terminaux de verbalisation et en phase de production réparties de la façon suivante :

- la totalité des villes de plus de 50 000 habitants (près de 130 villes) ;
- 98 % des communes de 10 000 à moins de 50 000 habitants (près de 860 communes);
- 10 % des communes de moins de 10 000 habitants (plus de 3 310 communes).

En 2020, l'ANTAI a envoyé 12,9 millions d'avis de contravention initiaux pour le contrôle automatisé, en légère hausse de 2 % par rapport à 2019. Cette progression s'explique d'une part par le faible volume d'ACO envoyés début 2019, compte tenu de la dégradation de nombreux radars, et d'autre part par le renouvellement en 2020 d'une partie de ces radars ayant permis de réduire le nombre de photos non exploitables.

L'ANTAI a envoyé 12,4 millions d'avis de contravention initiaux pour le procès-verbal électronique (forces de l'ordre, polices municipales, transports publics, entreprises privées et établissements publics), chiffre stable par rapport à 2019. Cette stabilité s'explique d'une part par le traitement des nouvelles infractions pour non-respect des mesures sanitaires (1,7 million au total) qui a compensé la baisse observée sur d'autres infractions (notamment celles concernant le stationnement), et d'autre part par un report significatif d'envois d'ACO initiaux en janvier-février 2020 au lieu de décembre 2019 à la suite des incidents techniques survenus lors du renouvellement des marchés (ce qui explique le fait que le nombre d'ACO initiaux ne baisse pas malgré une légère baisse des infractions relevées).

En outre et dans le cadre de **la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles**, l'ANTAI met en œuvre la décentralisation du stationnement payant qui est effective depuis le 1er janvier 2018 avec le traitement des forfaits de post stationnement (FPS). Le stationnement payant sur voirie est devenu de fait une question domaniale et l'usager doit désormais s'acquitter d'une redevance pour occupation du domaine public en ayant le choix entre régler les droits d'occupation de la voirie au début du stationnement ou, a posteriori, sous la forme d'un FPS.

Toutes les collectivités territoriales qui mettent en œuvre le stationnement payant sur leur territoire doivent passer une convention avec l'ANTAI :

- Les collectivités qui choisissent de confier à l'ANTAI la notification des FPS signent une convention dite « cycle complet ». La prestation de l'Agence, qui fait l'objet d'une refacturation, consiste à éditer et envoyer, pour le compte des collectivités, les avis de paiement de FPS au domicile des redevables ;
- Les collectivités qui choisissent de ne pas confier à l'ANTAI cette notification signent une convention dite « cycle partiel ». La compétence de l'ANTAI se limite dans ce cas à son rôle d'ordonnateur des titres exécutoires.

La procédure de conventionnement a été ouverte sur le site internet de l'ANTAI en 2017 pour une mise en œuvre à compter du 1^{er} janvier 2018. Les conventions ont été signées pour une durée de trois ans maximum. Les nouvelles conventions pour la période 2021-2023 ont été signées dès la fin de l'année 2020.

A fin juin 2021, 546 collectivités avaient renouvelé la convention passée avec l'ANTAI (532 « cycle complet » et 14 en « cycle partiel »).

En 2020, l'ANTAI a envoyé 6,6 millions d'avis de paiement initiaux de FPS pour le compte des collectivités en « cycle complet », chiffre en baisse de 18 % par rapport à 2019 en raison de l'arrêt ou de la limitation des constatations effectuées pendant les périodes de confinement.

Par ailleurs, dans le cadre de **la loi n° 2016-1547 du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXI^e siècle**, l'ANTAI a désormais pour mission de traiter les contraventions pour non-désignation des conducteurs par les personnes morales ainsi que les nouveaux délits forfaitisés.

Depuis novembre 2018, l'ANTAI met en œuvre la procédure de forfaitisation des délits pour trois infractions routières : conduite sans assurance, conduite sans permis ou avec un permis ne correspondant pas à la catégorie du véhicule.

Hors du champ routier, l'expérimentation de la forfaitisation du délit de consommation de stupéfiants engagée le 16 juin 2020, a été généralisée en septembre 2020.

En 2020, 112 000 amendes forfaitaires délictuelles (AFD) ont été envoyées, chiffre en hausse de 134 % par rapport à 2019. Cette hausse est liée à la généralisation de la verbalisation via Pve de l'usage de stupéfiants mais également au rattrapage d'envois d'AFD au premier semestre 2020 pour des dossiers de fin 2019.

Enfin, dans le cadre fixé par la **loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des Mobilités**, l'ANTAI sera amenée à traiter les infractions issues des nouveaux dispositifs de contrôle automatisé, destinés à garantir le respect des mesures de régulation de la circulation routière et pour partie le respect des normes antipollution (zones à faibles émissions mobilité, voies réservées, péage à flux libre, surcharge des poids lourds).

Gouvernance et pilotage stratégique de l'ANTAI

En application de la circulaire du Premier ministre du 23 juin 2015 relative au pilotage des opérateurs et organismes publics contrôlés par l'État, le ministère de l'intérieur a élaboré un plan d'action visant à améliorer la fonction de tutelle de ses opérateurs. Ce plan a été décliné le 9 février 2016 par la délégation à la sécurité routière (DSR), autorité de tutelle de l'ANTAI, s'agissant de l'exercice de sa tutelle sur l'agence.

Conformément aux règles applicables aux opérateurs de l'État en matière de gouvernance, l'ANTAI poursuit plusieurs objectifs stratégiques décrits dans le nouveau **contrat d'objectifs et de performance (COP) 2020-2023** adopté par son conseil d'administration le 18 juin 2020. L'évaluation des résultats du COP pour l'année 2020 a été présentée lors du conseil d'administration du 10 juin 2021.

Le nouveau **schéma pluriannuel de stratégie immobilière (SPSI)** de l'Agence a été voté par le conseil d'administration du 13 mars 2020. Les grandes orientations de ce nouveau SPSI portent sur le maintien des services de direction et de pilotage à Paris intra-muros, la refonte des conditions d'occupation du CNT et le renforcement de la politique environnementale.

En matière de **qualité budgétaire et comptable**, l'ANTAI a souhaité faire du contrôle interne financier une priorité de l'agence. En accord avec la DSR et la direction de l'évaluation de la performance, de l'achat, des finances et de l'immobilier (DEPAFI), elle a obtenu l'autorisation d'utiliser l'outil processus-risque-action (OPRA) le 23 octobre 2014. L'ensemble des documents du contrôle interne financier font ainsi l'objet d'une actualisation régulière et d'une validation dans le cadre d'un comité de gouvernance qui se réunit une à deux fois par an. L'ensemble de la démarche a été présentée et validée lors du conseil d'administration du 29 novembre 2016 et repose sur une logique de constante amélioration.

Le **rapport annuel d'activité portant sur l'exercice 2020** a été adopté par le conseil d'administration du 10 juin 2021. Il a permis notamment de mettre en exergue la poursuite des chantiers de modernisation et d'innovation ainsi que le traitement de nouveaux produits dans un contexte de forte mobilisation et sollicitation de l'Agence face à la crise sanitaire notamment en soutien aux forces de l'ordre et à la verbalisation des nouvelles infractions liées au non-respect des mesures de confinement.

Perspectives 2022

L'ANTAI poursuivra en 2022 la modernisation et la sécurisation de la chaîne de traitement des infractions ainsi que son adaptation à de nouvelles natures d'infraction ou à de nouveaux équipements afin de lui permettre de répondre de manière efficace et réactive aux nouveaux besoins de l'État et des collectivités locales, tout en restant pleinement mobilisée face à la persistance de la crise sanitaire.

A ce titre, après la généralisation de l'AFD sur l'usage illicite de stupéfiants, l'Agence poursuivra la forfaitisation de nouveaux délits en l'étendant aux délits d'installation illicite sur le terrain d'autrui et d'occupation illicite des parties communes d'immeubles d'habitation.

Une attention particulière sera portée sur les dispositifs de la loi d'Orientation des Mobilités avec l'instauration de dispositifs de contrôle automatisé pour les zones à faibles émissions mobilité (ZFE_m), les voies réservées notamment au covoiturage ou le pesage en marche des poids lourds en partenariat avec le ministère en charge des transports.

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 en améliorant les interfaces et plus généralement, l'utilisation des applicatifs afin d'en augmenter la valeur d'usage.

Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers

Programme n° 753 | OPÉRATEURS

FINANCEMENT APPORTÉ À L'OPÉRATEUR PAR LE BUDGET DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

Programme intéressé Nature de la dépense	LFI 2021		PLF 2022	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
751 – Structures et dispositifs de sécurité routière	92 000	92 000	89 812	89 812
Subvention pour charges de service public	77 000	77 000	74 812	74 812
Dotations en fonds propres	15 000	15 000	15 000	15 000
Transfert	0	0	0	0
753 – Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	26 200	26 200	26 200	26 200
Subvention pour charges de service public	25 200	25 200	25 200	25 200
Dotations en fonds propres	1 000	1 000	1 000	1 000
Transfert	0	0	0	0
Total	118 200	118 200	116 012	116 012

Le PLF 2022 prévoit une diminution de 2,2 M€ de la subvention du programme 751 (89,8 M€) pour tenir compte de l'économie nette générée par l'achat du Centre national de traitement (CNT) de Rennes et du transfert d'un marché à la direction générale des finances publiques (programme 156), ainsi que le maintien de la subvention du programme 753 (26,2 M€).

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

(en ETPT)

	LFI 2021 (1)	PLF 2022
Emplois rémunérés par l'opérateur :	57	58
– sous plafond	47	47
– hors plafond	10	11
<i>dont contrats aidés</i>		
<i>dont apprentis</i>	2	2
Autres emplois en fonction dans l'opérateur :		
– rémunérés par l'État par ce programme		
– rémunérés par l'État par d'autres programmes		
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes		

(1) LFI et LFR le cas échéant

En 2021, les effectifs de l'ANTAI ont été stabilisés à 47 ETPT pour les emplois sous plafond et portés de 8 à 10 ETPT pour les emplois hors plafond financés sur recettes propres afin de tenir compte du renouvellement et de l'extension du périmètre des conventions avec les transporteurs (SNCF et TRANSDEV) et de celles avec les collectivités pour le FPS.

En 2022, en ce qui concerne les effectifs sous plafond, le schéma d'emploi est nul en ETP en 2022.

S'agissant des emplois hors plafond financés sur recettes propres, il est prévu de les porter de 10 à 11 ETPT afin de tenir compte de la nouvelle convention de délégation de gestion des notifications d'avis de mise en fourrière liant l'ANTAI à la direction générale de la police nationale (DGPN) et à la direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN).

PROGRAMME 754

**CONTRIBUTION À L'ÉQUIPEMENT DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES POUR
L'AMÉLIORATION DES TRANSPORTS EN COMMUN, DE LA SÉCURITÉ ET DE LA
CIRCULATION ROUTIÈRES**

MINISTRE CONCERNÉE : JACQUELINE GOURAULT, MINISTRE DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES ET DES
RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

**Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour
l'amélioration des transports en commun de la sécurité et de la circulation
routières**

Programme n° 754 | PRÉSENTATION STRATÉGIQUE

PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET ANNUEL DE PERFORMANCES

Stanislas BOURRON

Directeur général des collectivités locales

Responsable du programme n° 754 : Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières

Le programme 754 « Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières », dont le directeur général des collectivités locales est responsable, concerne le reversement aux collectivités territoriales des recettes encaissées par l'État au titre des amendes de police relatives à la circulation routière. Il comprend une seule action dont l'intitulé est identique à celui du programme.

Ce programme est financé par deux voies :

- la première est constituée du produit des amendes forfaitaires de police relevées par la voie de radars automatiques, pour un montant de 71 M€¹. Elle est attribuée à hauteur de 7 M€, aux communes et EPCI et, à hauteur de 64 M€, aux départements, à la collectivité de Corse, à la métropole de Lyon, aux régions d'outre-mer et, depuis 2017, aux métropoles ;
- la seconde, correspond à 53 % du produit des autres amendes forfaitaires et des amendes forfaitaires majorées de la police de la circulation, après minorations pour financer les dépenses de déploiement du procès verbal électronique supportées par le programme 753 « Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers » et du montant de 45 M€ affecté au budget de l'État.

Le comité des finances locales répartit le produit des amendes entre les collectivités territoriales. Les modalités de répartition assurent une redistribution équitable et une mutualisation entre collectivités disposant de ressources inégales, notamment au regard des moyens pouvant être consacrés au contrôle du stationnement.

La mise en place d'une politique efficiente en matière de sécurité routière est ainsi obtenue grâce aux projets innovants liés aux infrastructures routières et aux modes de transport financés par un grand nombre de collectivités territoriales. Les communes, EPCI et départements sont libres de choisir les opérations d'amélioration des transports en commun et de la circulation routière finançables par le produit des amendes de police en fonction des besoins prioritaires qu'ils identifient au plan local.

(1) Le montant de 71 M€ correspond aux 170 M€ reversés en application du b) du 2° du B du I de l'article 49 de la loi n°2005-1719 du 30 novembre 2005 de finances pour 2006, minorés de 99 M€ représentant la compensation de la perte nette de recettes de l'État constatée en application du VI de l'article 63 de la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

2022 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS DEMANDÉS

2022 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 6 Dépenses d'intervention	FdC et AdP attendus en 2022
01 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	600 462 493	0
Total	600 462 493	0

2022 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 6 Dépenses d'intervention	FdC et AdP attendus en 2022
01 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	600 462 493	0
Total	600 462 493	0

**Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour
l'amélioration des transports en commun de la sécurité et de la circulation
routières**

Programme n° 754 | PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

2021 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LOI DE FINANCES INITIALE)

2021 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 6 Dépenses d'intervention	FdC et AdP prévus en 2021
01 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	643 314 650	0
Total	643 314 650	0

2021 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 6 Dépenses d'intervention	FdC et AdP prévus en 2021
01 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	643 314 650	0
Total	643 314 650	0

**Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour
l'amélioration des transports en commun de la sécurité et de la circulation
routières**

PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES | Programme n° 754

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE

Titre ou catégorie	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2021	Demandées pour 2022	FdC et AdP attendus en 2022	Ouverts en LFI pour 2021	Demandés pour 2022	FdC et AdP attendus en 2022
Titre 6 – Dépenses d'intervention	643 314 650	600 462 493	0	643 314 650	600 462 493	0
Transferts aux collectivités territoriales	643 314 650	600 462 493	0	643 314 650	600 462 493	0
Total	643 314 650	600 462 493	0	643 314 650	600 462 493	0

**Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour
l'amélioration des transports en commun de la sécurité et de la circulation
routières**

Programme n° 754 | 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 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	0	600 462 493	600 462 493	0	600 462 493	600 462 493
Total	0	600 462 493	600 462 493	0	600 462 493	600 462 493

**Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour
l'amélioration des transports en commun de la sécurité et de la circulation
routières**

JUSTIFICATION AU PREMIER EURO | Programme n° 754

DÉPENSES PLURIANNUELLES

ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2021

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2020 (RAP 2020)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2020 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2020	AE (LFI + LFRs) 2021 + reports 2020 vers 2021 + prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFRs) 2021 + reports 2020 vers 2021 + prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2021
1 865 840	0	826 457 991	828 323 832	0

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2022	CP 2023	CP 2024	CP au-delà de 2024
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2021	CP demandés sur AE antérieures à 2022 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2023 sur AE antérieures à 2022	Estimation des CP 2024 sur AE antérieures à 2022	Estimation des CP au-delà de 2024 sur AE antérieures à 2022
0	600 462 493 0	0	0	0
AE nouvelles pour 2022 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2022 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2023 sur AE nouvelles en 2022	Estimation des CP 2024 sur AE nouvelles en 2022	Estimation des CP au-delà de 2024 sur AE nouvelles en 2022
600 462 493 0	0 0	0	0	0
Totaux	600 462 493	0	0	0

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2022

CP 2022 demandés sur AE nouvelles en 2022 / AE 2022	CP 2023 sur AE nouvelles en 2022 / AE 2022	CP 2024 sur AE nouvelles en 2022 / AE 2022	CP au-delà de 2024 sur AE nouvelles en 2022 / AE 2022
0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %

**Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour
l'amélioration des transports en commun de la sécurité et de la circulation
routières**

Programme n° 754 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

JUSTIFICATION PAR ACTION

ACTION 100,0 %

01 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	600 462 493	600 462 493	0
Crédits de paiement	0	600 462 493	600 462 493	0

Les dépenses du programme 754 au titre de 2022, d'un montant prévisionnel de 600,46 M€, se décomposent comme suit :

- une contribution de 536,5 M€ au financement par les collectivités du bloc communal d'opérations destinées à améliorer les transports en commun et la circulation dans les conditions fixées par les articles L. 2334-24 et L. 2334-25 du code général des collectivités territoriales. Île-de-France-Mobilités et la région d'Île-de-France bénéficient également d'une part de cette enveloppe ;
- une fraction d'un montant maximal de 64 M€ destinée aux départements, à la collectivité de Corse, à la métropole de Lyon, aux régions d'outre-mer et aux métropoles afin de financer des opérations contribuant à la sécurisation de leur réseau routier dans les conditions définies par décret en conseil d'État.

Le montant de ces dépenses correspond au niveau estimé des recettes encaissées au titre des amendes de la police de la circulation (hors amendes forfaitaires du contrôle automatisé).

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'intervention	600 462 493	600 462 493
Transferts aux collectivités territoriales	600 462 493	600 462 493
Total	600 462 493	600 462 493

PROGRAMME 755

DÉSENNETEMENT DE L'ÉTAT

MINISTRE CONCERNÉ : BRUNO LE MAIRE, MINISTRE DE L'ÉCONOMIE, DES FINANCES ET DE LA RELANCE

PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET ANNUEL DE PERFORMANCES

Pierre CHAVY

Sous-directeur, Direction du budget

Responsable du programme n° 755 : Désendettement de l'État

Le programme « Désendettement de l'État » retrace la part du produit des amendes revenant à l'État sous forme de recettes non fiscales du budget général conformément aux dispositions du c du 2° du B du I de l'article 49 de la loi du 30 décembre 2005 de finances pour 2006.

Les recettes affectées au programme 755, puis reversées au budget général, sont calculées selon la clef de répartition des amendes entre l'État et les collectivités territoriales, arrêtée respectivement à 47 % et 53 % du produit des amendes forfaitaires (hors contrôle automatisé) et des amendes forfaitaires majorées de police de la circulation et du stationnement, après prélèvement au profit du budget général (45 M€) et du programme 753 qui porte une dotation à destination de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTA).

Ce versement intègre également une fraction du produit des amendes forfaitaires perçues par la voie de systèmes automatiques de contrôle et de sanction qui compense la perte de recettes pour l'État à la suite de la mise en œuvre de la décentralisation du stationnement payant en application de la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

2022 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS DEMANDÉS

2022 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	FdC et AdP attendus en 2022
01 – Désendettement de l'État	568 523 343	0
Total	568 523 343	0

2022 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	FdC et AdP attendus en 2022
01 – Désendettement de l'État	568 523 343	0
Total	568 523 343	0

Désendettement de l'État

Programme n° 755 | PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

2021 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LOI DE FINANCES INITIALE)

2021 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	FdC et AdP prévus en 2021
01 – Désendettement de l'État	606 524 312	0
Total	606 524 312	0

2021 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	FdC et AdP prévus en 2021
01 – Désendettement de l'État	606 524 312	0
Total	606 524 312	0

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE

Titre ou catégorie	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2021	Demandées pour 2022	FdC et AdP attendus en 2022	Ouverts en LFI pour 2021	Demandés pour 2022	FdC et AdP attendus en 2022
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	606 524 312	568 523 343	0	606 524 312	568 523 343	0
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	606 524 312	568 523 343	0	606 524 312	568 523 343	0
Total	606 524 312	568 523 343	0	606 524 312	568 523 343	0

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 – Désendettement de l'État	0	568 523 343	568 523 343	0	568 523 343	568 523 343
Total	0	568 523 343	568 523 343	0	568 523 343	568 523 343

DÉPENSES PLURIANNUELLES

ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2021

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2020 (RAP 2020)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2020 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2020	AE (LFI + LFRs) 2021 + reports 2020 vers 2021 + prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFRs) 2021 + reports 2020 vers 2021 + prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2021
0	0	606 524 312	606 524 312	0

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2022	CP 2023	CP 2024	CP au-delà de 2024
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2021	CP demandés sur AE antérieures à 2022 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2023 sur AE antérieures à 2022	Estimation des CP 2024 sur AE antérieures à 2022	Estimation des CP au-delà de 2024 sur AE antérieures à 2022
0	568 523 343 0	0	0	0
AE nouvelles pour 2022 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2022 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2023 sur AE nouvelles en 2022	Estimation des CP 2024 sur AE nouvelles en 2022	Estimation des CP au-delà de 2024 sur AE nouvelles en 2022
568 523 343 0	0 0	0	0	0
Totaux	568 523 343	0	0	0

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2022

CP 2022 demandés sur AE nouvelles en 2022 / AE 2022	CP 2023 sur AE nouvelles en 2022 / AE 2022	CP 2024 sur AE nouvelles en 2022 / AE 2022	CP au-delà de 2024 sur AE nouvelles en 2022 / AE 2022
0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %

Désendettement de l'État

Programme n° 755 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

JUSTIFICATION PAR ACTION

ACTION 100,0 %**01 – Désendettement de l'État**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	568 523 343	568 523 343	0
Crédits de paiement	0	568 523 343	568 523 343	0

Le montant inscrit sur le P755 pour 2022 correspond à la fraction de 47 % du produit des amendes forfaitaires (hors contrôle automatisé) et des amendes forfaitaires majorées de police de la circulation et du stationnement, après prélèvement au profit du budget général (45 M€) et du programme 753 qui porte une dotation à destination de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTA).

La prévision de recettes pour 2022 a été effectuée sur la base des données connues à mi-année 2021.

Par ailleurs, ce versement intègre une fraction du produit des amendes forfaitaires perçues par la voie de systèmes automatiques de contrôle et de sanction qui compense la perte de recettes pour l'État à la suite de la mise en œuvre de la décentralisation du stationnement payant en application de la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriales et d'affirmation des métropoles.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	568 523 343	568 523 343
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	568 523 343	568 523 343
Total	568 523 343	568 523 343