

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

BUDGET GÉNÉRAL  
MISSION MINISTÉRIELLE  
PROJETS ANNUELS DE PERFORMANCES  
ANNEXE AU PROJET DE LOI DE FINANCES POUR

2022

STRUCTURES ET  
DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE



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<sub>m</sub>), 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).

---

<b>OBJECTIF 1</b>	<b>Assurer l'efficacité du système de contrôle automatisé, en termes de respect des règles du code de la route et en termes de gestion</b>
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
<b>OBJECTIF 2</b>	<b>Assurer la gestion des droits à conduire et l'information des titulaires de permis de conduire quant à leur solde de points</b>
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

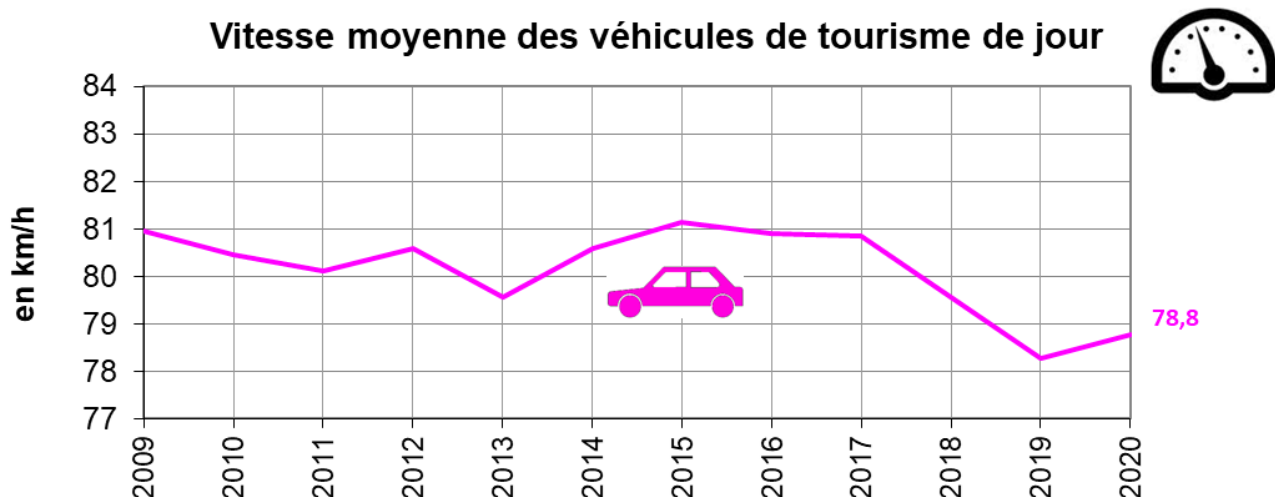
Source des données : Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR).

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

## JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

En 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<sup>er</sup> 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.

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

##### Cadre juridique :

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

**Date de mise en place des échanges de données :**

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

**Structures et dispositifs de sécurité routière**

Programme n° 751 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

**OBJECTIF**

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

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	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	<b>191 725 680</b>	0
02 – Centre national de traitement	74 811 893	0	0	15 000 000	<b>89 811 893</b>	0
03 – Soutien au programme	16 662 427	0	250 000	0	<b>16 912 427</b>	0
04 – Système d'information Education routière et permis de conduire	29 250 000	12 250 000	0	0	<b>41 500 000</b>	0
<b>Total</b>	<b>254 650 000</b>	<b>70 050 000</b>	<b>250 000</b>	<b>15 000 000</b>	<b>339 950 000</b>	<b>0</b>

## 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	<b>191 725 680</b>	0
02 – Centre national de traitement	74 811 893	0	0	15 000 000	<b>89 811 893</b>	0
03 – Soutien au programme	16 662 427	0	250 000	0	<b>16 912 427</b>	0
04 – Système d'information Education routière et permis de conduire	29 250 000	12 250 000	0	0	<b>41 500 000</b>	0
<b>Total</b>	<b>254 650 000</b>	<b>70 050 000</b>	<b>250 000</b>	<b>15 000 000</b>	<b>339 950 000</b>	<b>0</b>

## 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	<b>186 948 208</b>	0
02 – Centre national de traitement	77 000 000	0	0	15 000 000	<b>92 000 000</b>	0
03 – Soutien au programme	17 700 000	0	250 000	0	<b>17 950 000</b>	0
04 – Système d'information Education routière et permis de conduire	29 250 000	9 250 000	0	0	<b>38 500 000</b>	0
<b>Total</b>	<b>253 352 680</b>	<b>66 795 528</b>	<b>250 000</b>	<b>15 000 000</b>	<b>335 398 208</b>	<b>0</b>

## 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	<b>186 948 208</b>	0
02 – Centre national de traitement	77 000 000	0	0	15 000 000	<b>92 000 000</b>	0
03 – Soutien au programme	17 700 000	0	250 000	0	<b>17 950 000</b>	0
04 – Système d'information Education routière et permis de conduire	29 250 000	9 250 000	0	0	<b>38 500 000</b>	0
<b>Total</b>	<b>253 352 680</b>	<b>66 795 528</b>	<b>250 000</b>	<b>15 000 000</b>	<b>335 398 208</b>	<b>0</b>

## 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
<b>Total</b>	<b>335 398 208</b>	<b>339 950 000</b>	<b>0</b>	<b>335 398 208</b>	<b>339 950 000</b>	<b>0</b>

## 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 Education routière et permis de conduire	0	41 500 000	41 500 000	0	41 500 000	41 500 000
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>339 950 000</b>	<b>339 950 000</b>	<b>0</b>	<b>339 950 000</b>	<b>339 950 000</b>

## 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
<b>Totaux</b>	<b>339 950 000</b>	<b>84 150 000</b>	<b>50 000 000</b>	<b>21 986 072</b>

## 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	<b>191 725 680</b>	0
Crédits de paiement	0	191 725 680	<b>191 725 680</b>	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
<b>Total</b>	<b>191 725 680</b>	<b>191 725 680</b>

### 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
<b>Maintien en condition opérationnelle</b>	<b>87,21</b>	<b>87,21</b>

### 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.

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 dév.)	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
<b>Déploiement</b>	<b>57,80</b>	<b>57,80</b>

### 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
<b>Pilotage</b>	<b>46,72</b>	<b>46,72</b>

**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	<b>89 811 893</b>	0
Crédits de paiement	0	89 811 893	<b>89 811 893</b>	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
<b>Total</b>	<b>89 811 893</b>	<b>89 811 893</b>

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.

**Structures et dispositifs de sécurité routière**

Programme n° 751 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

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	<b>16 912 427</b>	0
Crédits de paiement	0	16 912 427	<b>16 912 427</b>	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
<b>Total</b>	<b>16 912 427</b>	<b>16 912 427</b>

**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 Education routière et permis de conduire

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	41 500 000	<b>41 500 000</b>	0
Crédits de paiement	0	41 500 000	<b>41 500 000</b>	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
<b>Total</b>	<b>41 500 000</b>	<b>41 500 000</b>

**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
<b>ANTAI - Agence nationale de traitement automatisé des infractions (P753)</b>	<b>92 000 000</b>	<b>92 000 000</b>	<b>89 811 893</b>	<b>89 811 893</b>
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
<b>Total</b>	<b>92 000 000</b>	<b>92 000 000</b>	<b>89 811 893</b>	<b>89 811 893</b>
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	
<b>Total</b>												

(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	
<b>Emplois sous plafond PLF 2022</b>	
<b>Rappel du schéma d'emplois 2022 en ETP</b>	