

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

COMpte D'AFFECTION SPÉCIALE
MISSION INTERMINISTÉRIELLE
PROJETS ANNUELS DE PERFORMANCES
ANNEXE AU PROJET DE LOI DE FINANCES POUR

2019

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 relative aux lois de finances du 1^{er} août 2001 (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**.

TABLE DES MATIÈRES

Compte d'affectation spéciale

CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS	7
Présentation du compte	8
Équilibre du compte et évaluation des recettes	11
Récapitulation des crédits	13

Programme 751

STRUCTURES ET DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE	15
Présentation stratégique du projet annuel de performances	16
Objectifs et indicateurs de performance	19
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	23
Justification au premier euro	26

Programme 753

CONTRÔLE ET MODERNISATION DE LA POLITIQUE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS	37
Présentation stratégique du projet annuel de performances	38
Objectifs et indicateurs de performance	40
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	41
Justification au premier euro	44
Opérateurs	47

Programme 754

CONTRIBUTION À L'ÉQUIPEMENT DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES POUR L'AMÉLIORATION DES TRANSPORTS EN COMMUN, DE LA SÉCURITÉ ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES	51
Présentation stratégique du projet annuel de performances	52
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	53
Justification au premier euro	56

Programme 755

DÉSENNETEMENT DE L'ÉTAT	59
Présentation stratégique du projet annuel de performances	60
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	61
Justification au premier euro	64

COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE

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.

OBJET

Créé par la loi de finances, 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€) ainsi qu'au fonds pour la modernisation des établissements de santé publics ou privés (FMESPP). Pour la deuxième année consécutive, un rapport présenté en annexe du projet de loi de finances pour 2019, démontre que près de 92 % des recettes issues du produit des amendes du contrôle automatisé sont affectés à la mission de lutte contre l'insécurité routière.

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 motorisées) 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.

En 2017, la mortalité routière est en légère baisse de 1,4 % par rapport à l'année 2016. L'évolution de la mortalité routière entre 2010 et 2017 est en baisse de 14 %, soit 544 vies épargnées en 2017 par rapport à 2010, année de référence retenue lors de la fixation de l'objectif de moins de 2 000 personnes tuées à l'horizon 2020.

Les actions menées en 2018 seront prolongées en 2019, 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 renouvelle 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 dictés à travers 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.

Certaines mesures sont déjà mises en œuvre. C'est notamment le cas depuis le 1^{er} juillet 2018 du passage de 90 km/h à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central. Le surplus de recettes des radars automatiques qui sera dégagé sera affecté au fonds pour la modernisation des établissements de santé publics ou privés (FMESPP). En outre, l'État prendra en charge le coût intégral de changement des panneaux de signalisation sur les routes concernées. Cela représente un coût de 10 M€ qui sera remboursé aux collectivités ayant supporté des dépenses à ce titre en 2018. Cette dépense sera supportée par le programme 207 « Sécurité et éducation routières » qui sera abondé par un versement de l'AFITF dont les recettes sont majorées à ce titre. Des mesures sont également en vigueur depuis le 19 septembre 2018 et permettent des sanctions plus fortes en cas de refus de priorités aux piétons avec un retrait de 6 points au lieu de 4, l'usage désormais possible de la vidéo-verbalisation et la pose d'éthylotest anti-démarrage (EAD) sur décision préfectorale en cas d'alcoolémie supérieure à 0,8 g/l.

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. Conformément aux orientations définies par le CISR du 2 octobre 2015, le parc de radars automatiques sera constitué de 4 700 équipements à la fin de l'année 2019. La nouvelle stratégie a pour objectif de moderniser les fonctionnalités des radars, d'augmenter le nombre de zones sécurisées par des dispositifs de radars « leurres », d'augmenter le nombre de radars autonomes déplaçables et d'optimiser l'utilisation des radars embarqués dans des véhicules banalisés en confiant leur conduite à des prestataires.

L'agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) gère le traitement des avis de contraventions, en particulier du contrôle automatisé. Le nombre d'infractions, relevé par les radars automatiques, est passé de 25,6 millions en 2016 à 26,1 millions en 2017, soit une hausse de 2 %. Cette hausse du nombre d'infractions est liée essentiellement au déploiement des radars-fixes en double sens, aux radars autonomes, à la hausse du nombre de voitures radars et à la poursuite des partenariats avec les pays de l'Union européenne, qui permettent la poursuite transfrontalière des conducteurs ressortissants de l'Union en infraction sur le territoire français.

Le programme 751 finance également le système de gestion des points du permis de conduire (envoi de lettres de retrait et de restitution de points) et les dépenses relatives à la maintenance du fichier national du permis de conduire ainsi qu'à son évolution.

Le programme 753 contribue à la modernisation de la chaîne de traitement des infractions par la généralisation du procès-verbal électronique (PVé). Cette modernisation vise à remplacer le carnet à souches par des outils numériques individuels de type tablette ou ordiphone.

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 PVé 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.

Contrôle de la circulation et du stationnement routiers

Mission

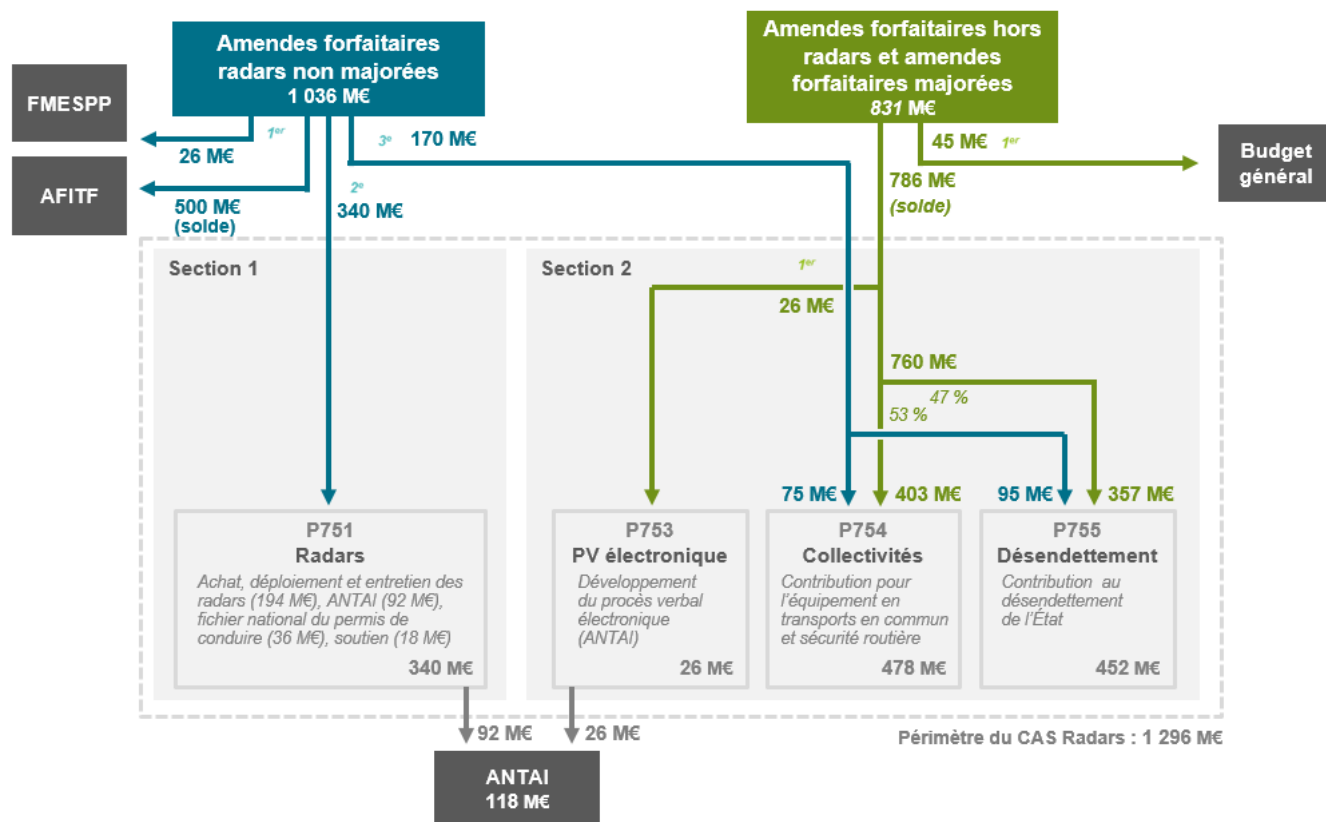
PRÉSENTATION DU COMPTE

Le déploiement du dispositif PVé s'effectue également auprès des collectivités territoriales volontaires. Un fonds d'amorçage aide financièrement les collectivités territoriales à se doter d'équipements numériques, permettant de se connecter à PVé. L'ANTAI est chargée de développer cette application, de financer l'achat du matériel ainsi que du déploiement du Pvé.

Au 1er 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). Dans le cadre de cette réforme, 95 % 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.

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.

CAS « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers »
PLF 2019



ÉQUILIBRE DU COMPTE ET ÉVALUATION DES RECETTES

ÉQUILIBRE DU COMPTE

Section / Programme – Ministre intéressé	Recettes	Crédits	Solde
		Autorisations d'engagement Crédits de paiement	
Section : Contrôle automatisé	339 950 000	339 950 000	0
Structures et dispositifs de sécurité routière Ministre d'État, ministre de l'intérieur		339 950 000 339 950 000	
Section : Circulation et stationnement routiers	956 701 553	956 701 553	0
Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers Ministre d'État, ministre de l'intérieur		26 200 000 26 200 000	
Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières Ministre d'État, ministre de l'intérieur		478 065 823 478 065 823	
Désendettement de l'État Ministre de l'action et des comptes publics		452 435 730 452 435 730	
Total des autorisations d'engagement		1 296 651 553	
Total	1 296 651 553	1 296 651 553	0

(+ : excédent ; - : charge)

Contrôle de la circulation et du stationnement routiers

Mission | ÉQUILIBRE DU COMPTE ET ÉVALUATION DES RECETTES

ÉVALUATION ET JUSTIFICATION DES RECETTES PAR SECTION ET LIGNE

Section / Ligne de recette	LFI 2018	PLF 2019
Section : Contrôle automatisé	307 833 220	339 950 000
01 – Amendes perçues par la voie du système de contrôle-sanction automatisé	307 833 220	339 950 000
02 – Recettes diverses ou accidentelles	0	0
Section : Circulation et stationnement routiers	1 029 327 688	956 701 553
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	859 327 688	786 701 553
05 – Recettes diverses ou accidentelles	0	0
Total	1 337 160 908	1 296 651 553

Recettes prévisionnelles d'amendes de la circulation et du stationnement routiers	PLF 2019
Amendes forfaitaires (AF)	1 457
AF contrôle automatisé	1 036
AF hors contrôle automatisé	421
dont procès-verbal électronique	357
dont timbre amende	64
Amendes forfaitaires majorées (AFM)	411
AFM faisant suite à des AF contrôle automatisé	194
AFM faisant suite à des AF procès-verbal électronique	177
AFM faisant suite à des AF timbre-amendes	40
Total des recettes	1 868

Les prévisions de recettes s'établissent pour 2019 à hauteur de 1,9 Md€, dont 1,3 Md€ pour le compte d'affectation spéciale. Les autres bénéficiaires des recettes de police de circulation et du stationnement sont le budget général, le fonds pour la modernisation des établissements de santé publics et privés et l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

Ces recettes prévisionnelles sont stables par rapport à 2018 et s'expliquent par des mouvements contraires :

- une augmentation des recettes d'amendes forfaitaires issues du contrôle automatisé à hauteur de + 12 %. Cette évolution est liée à l'augmentation du parc radars ainsi qu'au déploiement de nouveaux dispositifs de contrôle plus performants;
- une stabilisation (+ 2 %) des recettes d'amendes forfaitaires hors contrôle automatisé ;
- une diminution des amendes forfaitaires majorées (- 17 %), qui s'explique principalement par la forte diminution des avis de contraventions issues du procès-verbal électronique en 2018 liée à la mise en œuvre de la décentralisation du stationnement payant au 1^{er} janvier 2018 .

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS PAR SECTION, PROGRAMME ET ACTION

Section / Programme / Action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2018	Demandées pour 2019	FDC et ADP attendus en 2019	Ouverts en LFI pour 2018	Demandés pour 2019	FDC et ADP attendus en 2019
Section : Contrôle automatisé						
751 – Structures et dispositifs de sécurité routière	307 833 220	339 950 000		307 833 220	339 950 000	
01 – Dispositifs de contrôle	178 153 220	194 320 000		178 153 220	194 320 000	
02 – Centre national de traitement	82 000 000	92 000 000		82 000 000	92 000 000	
03 – Soutien au programme	16 100 000	18 050 000		16 100 000	18 050 000	
04 – Fichier national du permis de conduire	31 580 000	35 580 000		31 580 000	35 580 000	
Section : Circulation et stationnement routiers						
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	
01 – Déploiement du procès-verbal électronique	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	516 557 675	478 065 823		516 557 675	478 065 823	
01 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	516 557 675	478 065 823		516 557 675	478 065 823	
755 – Désendettement de l'État	486 570 013	452 435 730		486 570 013	452 435 730	
01 – Désendettement de l'État	486 570 013	452 435 730		486 570 013	452 435 730	

Contrôle de la circulation et du stationnement routiers

Mission

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS PAR SECTION, PROGRAMME ET TITRE

Section / Programme / Titre	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2018	Demandées pour 2019	FDC et ADP attendus en 2019	Ouverts en LFI pour 2018	Demandés pour 2019	FDC et ADP attendus en 2019
Section : Contrôle automatisé						
751 – Structures et dispositifs de sécurité routière	307 833 220	339 950 000		307 833 220	339 950 000	
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	219 950 100	242 780 000		219 950 100	242 780 000	
Titre 5 – Dépenses d'investissement	72 883 120	81 920 000		72 883 120	81 920 000	
Titre 6 – Dépenses d'intervention		250 000			250 000	
Titre 7 – Dépenses d'opérations financières	15 000 000	15 000 000		15 000 000	15 000 000	
Section : Circulation et stationnement routiers						
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	
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	25 200 000	25 200 000		25 200 000	25 200 000	
Titre 7 – Dépenses d'opérations financières	1 000 000	1 000 000		1 000 000	1 000 000	
754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	516 557 675	478 065 823		516 557 675	478 065 823	
Titre 6 – Dépenses d'intervention	516 557 675	478 065 823		516 557 675	478 065 823	
755 – Désendettement de l'État	486 570 013	452 435 730		486 570 013	452 435 730	
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	486 570 013	452 435 730		486 570 013	452 435 730	

PROGRAMME 751

STRUCTURES ET DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

MINISTRE CONCERNÉ : GÉRARD COLLOMB, MINISTRE D'ÉTAT, MINISTRE DE L'INTÉRIEUR

Présentation stratégique du projet annuel de performances	16
Objectifs et indicateurs de performance	19
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	23
Justification au premier euro	26

PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET ANNUEL DE PERFORMANCES

Emmanuel BARBE

Délégué à la sécurité routière

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

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

1) Le programme porte l'action et les moyens mis en œuvre par l'État dans le cadre du système de contrôle automatisé, à l'exception des moyens humains nécessaires à la mise en œuvre des dispositifs mobiles et des moyens humains de l'État alloués au traitement automatisé des infractions. La vitesse excessive ou inadaptée constituant la première cause d'accident et donc le premier vecteur de mortalité sur les routes, la politique de déploiement des radars automatiques, décidée en 2002, a contribué à près des trois quarts de la baisse de la mortalité constatée entre novembre 2003 et décembre 2010. Après avoir atteint un point bas en 2013, la mortalité sur les routes a connu deux années de hausse (3,5 % en 2014 et 2,3 % 2015), puis une stabilisation en 2016. L'année 2017 a repris une tendance favorablement orientée à la baisse (-1,4 % par rapport à 2016). Au final, 422 vies ont été épargnées en moyenne par an sur les cinq années, de 2013 à 2017, par rapport aux cinq années, de 2008 à 2012.

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

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

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

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

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

Dans ce cadre rénové, le parc de radars automatiques sera porté à 4 700 équipements fin 2019, 51 itinéraires de contrôles par panneaux leurres ont été réalisés fin 2017, 100 en 2018, et 100 autres seront réalisés en moyenne ensuite chaque année afin d'atteindre 500 itinéraires correspondant à 5 000 emplacements de contrôles. Sur ces itinéraires, les conducteurs seront dissuadés de pratiquer des vitesses supérieures à la limite autorisée par l'incertitude du positionnement du radar (radar autonome déplacé régulièrement, voiture radar dans le flux de la circulation).

Le parc de radars autonomes sera porté à 500 équipements fin 2019.

L'externalisation de la conduite des voitures radars déployée en Normandie au printemps 2018, sera étendue à 3 autres régions fin 2018, permettant de multiplier le temps de contrôle réalisé avec cet équipement, en particulier sur les itinéraires de contrôle par panneau leurre. Trois régions supplémentaires seront bénéficiaires de cette externalisation en 2019.

La modernisation fonctionnelle du parc – avec notamment la mise en double-face de radars discriminants (équipements fixes permettant de distinguer automatiquement les catégories de véhicules) a été lancée en 2017, en parallèle avec l'augmentation de la taille du parc pour atteindre 600 équipements modernisés fin 2019.

200 cabines leurres multifonctions seront qualifiées et déployées à partir de l'été 2018, en remplacement des radars feux rouges, puis pour couvrir de nouveaux emplacements. Un parc de 6 000 cabines leurres est prévu à l'horizon 2020, dans lesquelles 1 200 radars seront régulièrement disposés.

Concernant le traitement des avis de contravention confié à l'ANTAI, le nombre de messages d'infractions transmis au CNT est en légère hausse (+1,3 %) avec 26 millions de messages enregistrés en 2017 contre 25,7 millions pour l'année 2016. La progression est essentiellement due au déploiement des radars fixes double-sens et à l'installation de nouveaux radars autonomes. Le nombre d'avis de contravention (ACO) a connu une croissance de l'ordre de 6,1 % en 2017 – moindre que la hausse de 20,6 % entre 2015 et 2016 – passant de 16,05 millions à 17,03 millions. Cette hausse s'explique principalement par l'amélioration de la chaîne de traitement (davantage de messages d'infraction ont été transformés en avis de contravention) mais également par le développement des procédures de coopération européenne permettant l'envoi d'avis de contraventions aux contrevenants étrangers.

En effet, 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 d'ores et déjà opérationnelle avec 16 pays de l'Union européenne (Belgique, Pays-Bas, Luxembourg, Allemagne, Espagne, Italie, Pologne, Roumanie, Autriche, Hongrie, Slovaquie, République tchèque, Portugal, Estonie, Lettonie, Lituanie). 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.

L'ANTAI poursuit actuellement la trajectoire de modernisation de son système d'information notamment le projet de virtualisation de son infrastructure. Elle assure par ailleurs les développements permettant de mettre en œuvre le projet de forfaitisation de trois délits routiers (conduite sans assurance, conduite sans permis ou sans permis correspondant à la catégorie du véhicule) prévu dans le cadre de la loi « Justice du XXI^e siècle ».

Parallèlement, l'ANTAI prépare le renouvellement de ses principaux marchés qui arrivent à échéance fin 2019/début 2020. Ce renouvellement recouvre de forts enjeux comme la poursuite de la modernisation de l'architecture de la chaîne de traitement, la dématérialisation accrue des échanges à chaque étape de la chaîne, la transformation de la relation usagers et le développement de services en ligne. À ce titre, il convient de souligner que la dématérialisation des démarches ANTAI a connu des progrès significatifs au cours des derniers mois. Désormais 66 % des paiements et 50 % des désignations/contestations sont réalisées en ligne via le site web de l'ANTAI.

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, indexé sur 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.

Une procédure en ligne, prévue par l'article 15 de la loi du 16 février 2015 relative à la modernisation et à la simplification du droit et des procédures dans les domaines de la justice et des affaires intérieures, a été développée pour permettre aux conducteurs qui le souhaiteraient d'obtenir communication par voie électronique de leur solde de points et des courriers les informant des décisions de retrait ou d'ajout de points. Elle sera mise en service après publication de l'arrêté créant le traitement soumis préalablement à l'avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL) début 2019.

Pour 2019, les crédits de ce programme porteront les dépenses relatives à l'information des titulaires d'un permis de conduire, les dépenses de maintenance courante et évolutive du système national du permis de conduire, ainsi que les dépenses relatives à l'hébergement et à l'exploitation des plateformes de production du permis de conduire sécurisé (serveurs et logiciels). Le programme supportera également les dépenses destinées à faire évoluer le système informatique actuel afin d'intégrer les mesures arrêtées lors du CISR du 9 janvier 2018 : généralisation de l'éthylotest anti-démarrage à travers les mesures administratives et création d'un nouveau stage de sensibilisation à la sécurité routière de 3 jours pour les personnes ayant déjà suivi deux stages. Enfin, les téléprocédures de demande de permis de conduire ouvertes en 2018 dans le cadre du plan préfectures nouvelle génération (PPNG) continueront d'évoluer en 2019 pour en améliorer l'ergonomie et faciliter encore d'avantage les démarches des particuliers. En outre, le système national du permis de conduire va devoir être modernisé en profondeur et des crédits d'étude sont d'ores et déjà réservés pour conduire cette refonte.

Le programme 751 se décline ainsi en quatre actions :

- l'action 01 « Dispositifs de contrôle » porte les moyens nécessaires au déploiement des dispositifs de contrôle, à leur maintien en condition opérationnelle et à leur pilotage ;
- l'action 02 « Centre national de traitement » regroupe les dotations versées à l'ANTAI pour lui permettre de prendre en charge les dépenses relatives au traitement des infractions relevées dans le cadre du contrôle automatisé ;
- l'action 03 « Soutien au programme » est dédiée aux dépenses d'étude, de communication et de fonctionnement courant relatives au programme, à l'exception de celles de l'ANTAI ;
- l'action 04 « Fichier national du permis de conduire » est dédiée à la gestion des droits à conduire (permis de conduire à points).

RÉCAPITULATION DES 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
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 N° 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	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision PAP 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Évolution des vitesses moyennes	km/h	80,9	80,8	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 215 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.

Jusqu'en 2012, les observations étaient réalisées par une société spécialisée sur un panel de 278 points. Pour des raisons techniques, ce dispositif a été interrompu entre 2013 et 2015 et le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) a conduit en remplacement des mesures de vitesses sur un échantillon de 58 points du panel antérieur.

Les mesures à plus grande échelle ont repris en 2016 dans le cadre d'un nouveau marché, après une évolution substantielle du panel de points d'observation. Cette évolution ainsi que les modifications intervenues dans la méthodologie ont impliqué de recalculer un historique de l'indicateur « vitesse moyenne » exprimé sur une base homogène avec les observations actuelles. Ce recalcul conduit à réévaluer de + 1,1 km/h l'ensemble des valeurs (observées ou prévisions) exprimées sur les bases antérieures.

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 :



Si l'on adopte comme référence l'année 2012 (80,6 km/h), la vitesse moyenne des véhicules légers, tous réseaux confondus, reste globalement stable. Toutefois, cette stabilité apparente masque de fortes disparités selon les types de réseaux. On observe en effet une augmentation de 4 km/h des vitesses pratiquées par les véhicules légers sur les autoroutes limitées à 130 km/h et de 2 km/h sur le réseau limité à 110 km/h, une stabilité sur le réseau limité à 90 km/h, et une légère baisse en agglomération (de 0 à 2,5 km/h selon le type de réseau).

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	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision PAP 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Pourcentage relatif seulement aux immatriculations françaises	%	69,6	75,8	75	75	75	75
Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères	%	71,8	71,2	75	75	75	75

Précisions méthodologiquesSource 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 émis par l'ANTAI au cours de l'année considérée à l'encontre des contrevenants conduisant un véhicule immatriculé en France ;
- au dénominateur : nombre de messages d'infraction relevés 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.

Indicateur 1.2.2. « Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères » :

- au numérateur : nombre d'avis de contravention émis 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 ;
- au dénominateur : nombre de messages d'infraction relevés au cours de l'année considérée par les dispositifs de contrôle automatisé des vitesses impliquant un véhicule immatriculé dans l'un des États avec lesquels la France a des échanges d'informations, auquel s'ajoute une estimation des plaques étrangères partenaires parmi les plaques non reconnues.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Le traitement des messages d'infraction est tributaire de la qualité du message initial et notamment de la photo. Par ailleurs, le taux de 100 % ne peut être atteint, en particulier dans le contexte du déploiement de nouveaux types de radars.

Pourcentage relatif seulement aux immatriculations françaises (indicateur 1.2.1)

La cible prévue pour 2019 est reconduite pour 2020, soit une cible égale à 75 %.

Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères (indicateur 1.2.2)

La France échange actuellement des données d'immatriculation avec 17 pays au titre des infractions routières : 16 pays de l'Union européenne relevant de la directive 2015/413 du 11 mars 2015 et la Suisse dans le cadre d'un accord bilatéral.

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

- 3 pays partenaires en 2013 (Belgique, Suisse et Luxembourg) ;
- 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 et Autriche) ;
- 14 pays partenaires en 2017 (nouveaux pays : Hongrie, Slovaquie, République tchèque et Portugal) ;
- 17 pays partenaires en 2018 (nouveaux pays : Estonie, Lettonie et Lituanie).

La cible prévue pour 2019 est reconduite pour 2020, soit une cible égale à 75 %.

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

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 1^{er} 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 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)

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	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision PAP 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Taux de disponibilité des radars	%	92,5	93,08	93	91,05	93	93

Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme n° 751 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

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, la prévision du taux de disponibilité moyen des radars est inférieure à la prévision initiale de 93 % en raison de plusieurs éléments :

- bascule des marchés de maintenance qui induit une période de transition avec de nouveaux prestataires ;
- augmentation du vandalisme.

Pour 2019, la cible de disponibilité des radars est fixée à 93 %.

OBJECTIF N° 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	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision PAP 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Nombre de lettres de restitution de points (lettre 46)	nombre	8 411 031	9 794 758	10 750 000	10 700 000	11 740 000	12 500 000
Nombre de lettres de retrait de points (lettre 48)	nombre	8 302 799	11 254 953	11 250 000	11 300 000	12 400 000	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'un retrait ou d'une restitution sur le capital de points de son permis de conduire. Elles sont comptabilisées sur la base des lettres effectivement expédiées par l'Imprimerie nationale.

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 3 ans sans infraction.

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

Depuis 2013, les valeurs « lettres 46 » portent à la fois sur les lettres 46 et 46D. Les lettres 46D sont envoyées aux auteurs d'une infraction légère n'ayant entraîné le retrait que d'un point. Celui-ci leur est rendu lorsque aucune nouvelle infraction n'a été constatée durant les 6 mois suivant l'infraction en cause.

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 notamment le parc de radars. Dans ce cadre, il est prévu que le nombre de lettres (restitution et retrait de points) adressées aux contrevenants augmente.

PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

2019 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS DEMANDÉS

2019 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total	FDC et ADP attendus
01 – Dispositifs de contrôle	116 030 000	78 290 000			194 320 000	
02 – Centre national de traitement	77 000 000			15 000 000	92 000 000	
03 – Soutien au programme	17 800 000		250 000		18 050 000	
04 – Fichier national du permis de conduire	31 950 000	3 630 000			35 580 000	
Total	242 780 000	81 920 000	250 000	15 000 000	339 950 000	

2019 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total	FDC et ADP attendus
01 – Dispositifs de contrôle	116 030 000	78 290 000			194 320 000	
02 – Centre national de traitement	77 000 000			15 000 000	92 000 000	
03 – Soutien au programme	17 800 000		250 000		18 050 000	
04 – Fichier national du permis de conduire	31 950 000	3 630 000			35 580 000	
Total	242 780 000	81 920 000	250 000	15 000 000	339 950 000	

Structures et dispositifs de sécurité routière

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

2018 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LOI DE FINANCES INITIALE)

2018 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total	FDC et ADP prévus
01 – Dispositifs de contrôle	107 270 100	70 883 120		178 153 220	
02 – Centre national de traitement	67 000 000		15 000 000	82 000 000	
03 – Soutien au programme	16 100 000			16 100 000	
04 – Fichier national du permis de conduire	29 580 000	2 000 000		31 580 000	
Total	219 950 100	72 883 120	15 000 000	307 833 220	

2018 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total	FDC et ADP prévus
01 – Dispositifs de contrôle	107 270 100	70 883 120		178 153 220	
02 – Centre national de traitement	67 000 000		15 000 000	82 000 000	
03 – Soutien au programme	16 100 000			16 100 000	
04 – Fichier national du permis de conduire	29 580 000	2 000 000		31 580 000	
Total	219 950 100	72 883 120	15 000 000	307 833 220	

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertes en LFI pour 2018	Demandées pour 2019	Ouverts en LFI pour 2018	Demandés pour 2019
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	219 950 100	242 780 000	219 950 100	242 780 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	152 950 100	165 780 000	152 950 100	165 780 000
Subventions pour charges de service public	67 000 000	77 000 000	67 000 000	77 000 000
Titre 5 – Dépenses d'investissement	72 883 120	81 920 000	72 883 120	81 920 000
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	72 883 120	81 920 000	72 883 120	81 920 000
Titre 6 – Dépenses d'intervention		250 000		250 000
Transferts aux entreprises		250 000		250 000
Titre 7 – Dépenses d'opérations financières	15 000 000	15 000 000	15 000 000	15 000 000
Dotations en fonds propres	15 000 000	15 000 000	15 000 000	15 000 000
Total	307 833 220	339 950 000	307 833 220	339 950 000

Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme n° 751 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME

Numéro et intitulé de l'action / 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		194 320 000	194 320 000		194 320 000	194 320 000
02 – Centre national de traitement		92 000 000	92 000 000		92 000 000	92 000 000
03 – Soutien au programme		18 050 000	18 050 000		18 050 000	18 050 000
04 – Fichier national du permis de conduire		35 580 000	35 580 000		35 580 000	35 580 000
Total		339 950 000	339 950 000		339 950 000	339 950 000

SUBVENTIONS AUX OPÉRATEURS

Opérateur	(en milliers d'euros)	
	AE PLF 2019	CP PLF 2019
ANTAI - Agence nationale de traitement automatisé des infractions (P753)	92 000	92 000
Subvention pour charges de service public	77 000	77 000
Dotation en fonds propres	15 000	15 000
Total	92 000	92 000
Total des subventions pour charges de service public	77 000	77 000
Total des dotations en fonds propres	15 000	15 000
Total des transferts		

SUIVI DES CRÉDITS DE PAIEMENT ASSOCIÉS À LA CONSOMMATION DES AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT (HORS TITRE 2)

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2018

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2017 (RAP 2017)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2017 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2017	AE LFI 2018 + reports 2017 vers 2018 + prévision de FDC et ADP	CP LFI 2018 + reports 2017 vers 2018 + prévision de FDC et ADP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2018
123 752 067		313 235 551	346 071 110	90 916 508

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2019	CP 2020	CP 2021	CP au-delà de 2021
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2018	CP demandés sur AE antérieures à 2019 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2020 sur AE antérieures à 2019	Estimation des CP 2021 sur AE antérieures à 2019	Estimation des CP au-delà de 2021 sur AE antérieures à 2019
90 916 508	90 916 508			
AE nouvelles pour 2019 AE PLF / AE FDC et ADP	CP demandés sur AE nouvelles en 2019 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2020 sur AE nouvelles en 2019	Estimation des CP 2021 sur AE nouvelles en 2019	Estimation des CP au-delà de 2021 sur AE nouvelles en 2019
339 950 000	249 033 492	90 916 508		
Totaux	339 950 000	90 916 508		

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENTS SUR AE 2019

CP 2019 demandés sur AE nouvelles en 2019 / AE 2019	CP 2020 sur AE nouvelles en 2019 / AE 2019	CP 2021 sur AE nouvelles en 2019 / AE 2019	CP au-delà de 2021 sur AE nouvelles en 2019 / AE 2019
73,3 %	26,7 %	0 %	0 %

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

JUSTIFICATION PAR ACTION

ACTION N° 01**57,2 %****Dispositifs de contrôle**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement		194 320 000	194 320 000	
Crédits de paiement		194 320 000	194 320 000	

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

Conformément aux orientations fixées par le comité interministériel de la sécurité routière du 2 octobre 2015, ce parc devrait compter au 31 décembre 2019, 4 700 appareils :

- 1 549 radars fixes (dispositifs de contrôle du respect des vitesses limites autorisées) ;
- 600 radars discriminants (radars fixes permettant de distinguer les vitesses des véhicules légers de celle des poids lourds) ;
- 501 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) ;
- 500 voitures radars seront déployées fin 2018. Il est prévu que la conduite de 160 de ces voitures radars soit externalisée ;
- 500 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) ;
- 100 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) ;
- 450 radars feux rouges (radars permettant de sanctionner les franchissements illicites de feux tricolores) ;
- 80 radars passages à niveau (radars permettant de sanctionner les franchissements illicites de passages à niveau) ;
- 400 radars tourelles (le dispositif de contrôle est installé dans une tourelle fixe afin de contrôler le franchissement feux rouges, la vitesse ou le franchissement des passages à niveau, et sera régulièrement déplacé) ;
- 20 radars urbains (le dispositif de contrôle est installé sur un élément du mobilier urbain, et sera régulièrement déplacé ; il contrôlera le franchissement feux rouges et la vitesse).

Par ailleurs, 882 radars pédagogiques, dont les collectivités sont responsables, signalent aux automobilistes leur vitesse, sans sanctionner les infractions.

La dotation demandée pour 2019 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	116 030 000	116 030 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	116 030 000	116 030 000
Dépenses d'investissement	78 290 000	78 290 000
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	78 290 000	78 290 000
Total	194 320 000	194 320 000

1. Maintien en condition opérationnelle des dispositifs de contrôle (66,83 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 autonomes (déploiement progressif par région en fonction des résultats obtenus dans la zone pilote : Normandie).

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

<i>Libellé</i>	AE	CP
Maintien en condition opérationnelle et vie du parc des radars fixes	30 000 000	30 000 000
Maintien en condition opérationnelle des radars mobiles	9 230 000	9 230 000
Maintien en condition opérationnelle des radars déplaçables	10 400 000	10 400 000
Déplacement des radars déplaçables	2 000 000	2 000 000
Prestations de conduite des équipements mobiles	10 000 000	10 000 000
Coûts récurrents du SI et des télécoms	5 200 000	5 200 000
Maintien en condition opérationnelle	66 830 000	66 830 000

2. Déploiement de nouveaux dispositifs de contrôle en remplacement de dispositifs anciens (78,29 M€ en AE et en CP)

Le budget demandé pour procéder au remplacement de certains dispositifs de contrôle existants, ainsi qu'à la mise en place de nouveaux types de radars, est estimé à 78,29 M€.

La modernisation fonctionnelle du parc, avec notamment la mise en double-face de radars discriminants (équipements fixes permettant de distinguer automatiquement les catégories de véhicules), lancée en 2017, se poursuivra en parallèle de l'augmentation de la taille du parc pour atteindre 600 équipements modernisés fin 2019.

200 cabines leurres multifonctions seront déployées en 2019 en remplacement des radars feux rouges, pour couvrir de nouveaux emplacements. Un parc de 6 000 cabines leurres est prévu à l'horizon 2020, dans lesquelles 1 200 radars seront régulièrement déplacés.

100 itinéraires de contrôles par panneaux leurres seront déployés en 2019, après les 100 déployés en 2018, soit un total de 200 fin 2019.

Le parc de radars autonomes sera porté à 500 équipements fin 2019.

Le déploiement de l'externalisation de la conduite des voitures radars, lancée en Normandie au printemps 2018, se poursuivra dans 3 autres régions fin 2018 (Bretagne, Pays de Loire, Centre Loire). Il sera alors possible de multiplier le temps de contrôle réalisé avec cet équipement, en particulier sur les itinéraires de contrôle par panneau leurre. Le déploiement se poursuivra dans 3 autres régions en 2019.

Un système d'information est développé 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 :

<i>Libellé</i>	AE	CP
Acquisition et déploiement d'équipements fixes (dont dev.)	21 310 000	21 310 000
Acquisition et déploiement d'équipements mobiles	15 030 000	15 030 000
Acquisition et déploiement d'équipements déplaçables	31 870 000	31 870 000
Construction du SI du DCA et déploiements télécom	3 500 000	3 500 000
Prestations et moyens d'essai pour l'homologation	1 000 000	1 000 000
Déploiement de dispositifs de signalisation	5 580 000	5 580 000
Déploiement	78 290 000	78 290 000

3. Pilotage du déploiement et du maintien en condition opérationnelle (49,20 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 :

<i>Libellé</i>	AE	CP
Pilotage des marchés des équipements fixes	17 300 000	17 300 000
Pilotage des marchés des équipements mobiles	11 600 000	11 600 000
Pilotage des marchés des équipements déplaçables	10 800 000	10 800 000
Pilotage du marché télécom	2 300 000	2 300 000
AMOA métier	7 000 000	7 000 000
Pilotage de dispositifs de signalisation	200 000	200 000
Pilotage	49 200 000	49 200 000

ACTION N° 02**27,1 %****Centre national de traitement**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement		92 000 000	92 000 000	
Crédits de paiement		92 000 000	92 000 000	

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

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

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

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

En 2019, le programme 751 prévoit d'allouer à l'ANTAI une dotation globale de 92 M€, en progression de 10 M€ par rapport à 2018 afin de faire face à sa prévision d'activité. Cette dotation est versée pour partie sous la forme d'une subvention pour charges de service public et pour partie sous la forme d'une dotation en fonds propres.

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

- à l'exploitation des systèmes informatiques (cœur CNT, Minos, WinOMP, Télépaiement) ;
- 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 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 (cœur CNT, Minos, WinOMP, Télépaiement) afin d'y intégrer de nouvelles fonctions ou d'en améliorer le fonctionnement.

ACTION N° 03**5,3 %****Soutien au programme**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement		18 050 000	18 050 000	
Crédits de paiement		18 050 000	18 050 000	

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

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

Un budget de 4 M€ est demandé en vue de financer un programme d'études principalement liées à la vitesse, aux infrastructures, aux deux-roues motorisés (2RM) pour le compte de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR). Il soutient financièrement la démarche d'appel à projets d'études et recherches de la DSR, lancée en 2018 et étendue en 2019, permettant de lancer une vingtaine de nouveaux projets d'études par an, tournés vers l'innovation, l'analyse du comportement des usagers (analyse de procès-verbaux, simulations de conduite), sur le véhicule autonome et les dispositifs de protection.

Ce budget permet 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 de 2RM, utilisation du téléphone au volant, taux d'occupation des véhicules). L'accès aux données de déplacements (vitesses limites autorisées (VLA)), kilomètres parcourus, 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 alimentent des études statistiques et des analyses au regard des caractéristiques des déplacements, afin d'expertiser l'adéquation des VLA 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.

Ce budget permet également l'amélioration des connaissances scientifiques sur les traumatismes routiers (exploitation du Registre du Rhône des victimes des accidents de la route et de la TraumaBase). La pérennisation et l'extension du Registre du Rhône seront ainsi soutenues pour renforcer le recueil de données complémentaires en santé publique, nécessaires au croisement avec d'autres bases en épidémiologie. Le recueil et le suivi des blessés graves est une étape essentielle à l'amélioration de l'offre et du parcours de soins après l'accident.

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

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 recherche de contrôle automatisé (0,4 M€ en AE et en CP)

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

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

Conformément aux décisions prises par le CISR du 9 janvier 2018, un fonds spécial « innovation » est créé 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 2019. Une dotation d'un montant identique est également prévue sur le programme 207 « Sécurité et éducation routières ».

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

La DSR mobilisera en 2019 une enveloppe de 8 M€ pour financer des campagnes de communication nationales sur les dangers de la vitesse au volant, notamment en direction des motocyclistes et des automobilistes, et les vecteurs aggravants d'insécurité routière, notamment les conduites addictives.

5. Frais de fonctionnement de la Trésorerie du contrôle automatisé (4,9 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 (3,01 M€ en AE et en CP) ;
- l'affranchissement (0,57 M€ en AE et en CP) ;
- des frais d'huissiers (1,32 M€ en AE et en CP).

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	17 800 000	17 800 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	17 800 000	17 800 000
Dépenses d'intervention	250 000	250 000
Transferts aux entreprises	250 000	250 000
Total	18 050 000	18 050 000

ACTION N° 04**10,5 %****Fichier national du permis de conduire**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement		35 580 000	35 580 000	
Crédits de paiement		35 580 000	35 580 000	

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 regroupe 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 2019, 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'application SNPC.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	31 950 000	31 950 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	31 950 000	31 950 000
Dépenses d'investissement	3 630 000	3 630 000
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	3 630 000	3 630 000
Total	35 580 000	35 580 000

1) Fichier national du permis de conduire (21,18 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 l'affranchissement des lettres de retrait et de restitution de points, est évalué à 21,17 M€ pour 2019.

Les besoins pour 2019 se fondent sur la nécessité d'édition et d'expédier par voie postale ou par voie dématérialisée, dans le cadre d'une convention pluriannuelle avec l'Imprimerie nationale, 24,14 millions de lettres, compte tenu des conséquences que devrait avoir l'augmentation du parc de radars sur le nombre d'infractions constatées (soit 12,40 millions de lettres de retrait de points et 11,74 millions de lettres de restitution de points). Ces prévisions intègrent la communication par voie dématérialisée des lettres à hauteur de 10 %.

Ces dépenses seront exécutées sur le titre 3.

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

Au titre de 2019, 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 national du permis de conduire (SNPC) (14,40 M€ en AE et en CP)

Le fonctionnement et la modernisation du SNPC nécessitent en 2019 les dépenses suivantes :

- les évolutions du SNPC liées à des évolutions réglementaires et fonctionnelles : 3,63 M€ ;
- la poursuite des travaux de rénovation technologique du SNPC (études et prototypes principalement) : 6,50 M€ ;
- l'ensemble des dépenses récurrentes informatiques liées au maintien en condition opérationnelle du système d'information : 1,02 M€ ;
- les dépenses d'assistance à maîtrise d'ouvrage : 3,25 M€.

PROGRAMME 753

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

MINISTRE CONCERNÉ : GÉRARD COLLOMB, MINISTRE D'ÉTAT, MINISTRE DE L'INTÉRIEUR

Présentation stratégique du projet annuel de performances	38
Objectifs et indicateurs de performance	40
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	41
Justification au premier euro	44
Opérateurs	47

PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET ANNUEL DE PERFORMANCES

Emmanuel BARBE

Délégué 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 contribue à la modernisation de l'action publique en finançant le dispositif du procès-verbal électronique (PVé), dont la mise en œuvre a été confiée à l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI).

Le dispositif du « PVé » substitue au carnet à souche des outils nomades de verbalisation. L'infraction est constatée dans cet outil électronique dédié qui transmet directement les données au centre de traitement (CNT) de Rennes. L'avis de contravention, au stade forfaitaire, est édité et envoyé automatiquement par courrier au domicile du contrevenant.

Une telle dématérialisation 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.

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 juillet 2018, 3 783 communes utilisaient ainsi une solution de verbalisation électronique, dont la totalité des villes de plus de 50 000 habitants et 94 % des villes de 10 000 à 50 000 habitants ciblées par ce dispositif.

Au total, près de 22 millions d'avis de contravention (ACO) ont été envoyés en 2017 (forces de l'ordre et collectivités territoriales), en baisse de - 1,3 % par rapport à 2016 sachant que ce dernier taux masque des tendances très différentes : - 9,5 % pour les contraventions de stationnement payant et + 6,3 % pour les contraventions hors stationnement payant.

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 convention pluriannuelle de partenariat 2017-2020 avec les deux directions générales prévoyant le financement par l'agence de la location des nouveaux terminaux.

Au 1er janvier 2018, la décentralisation et la dépénalisation du stationnement payant est entrée en vigueur en application de l'article 63 de la loi de modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles (MAPTAM). Cette réforme donne aux collectivités la pleine compétence en matière de réglementation du stationnement 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 devient une question domaniale et l'utilisateur qui ne règle pas son stationnement doit désormais s'acquitter d'une redevance d'utilisation 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 juillet 2018, 551 collectivités avaient passé convention avec l'ANTAI, 95 % des collectivités ont choisi de recourir à la prestation de l'ANTAI pour l'édition et l'envoi des avis de paiement de FPS.

Enfin, les prévisions 2019 tiennent compte de l'impact des contraventions pour non désignation des conducteurs par les personnes morales conformément à la loi n° 2016-1547 du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXI^e siècle. Elles intègrent également la forfaitisation de trois délits routiers (conduite sans assurance, conduite sans permis ou sans permis correspondant à la catégorie du véhicule) prévue par cette même loi qui pourront être constatés en utilisant le PVé et ainsi faciliter le travail des forces de l'ordre et le traitement des délits pour les juridictions.

RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF 1

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

INDICATEUR 1.1

Taux de transformation des messages d'infraction émis par les dispositifs de verbalisation électronique en avis de contravention (immatriculations françaises et étrangères)

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 N° 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 messages d'infraction (MIF) issus de la verbalisation électronique opérée par les services de l'État (police et gendarmerie nationales).

INDICATEUR 1.1

Taux de transformation des messages d'infraction émis par les dispositifs de verbalisation électronique en avis de contravention (immatriculations françaises et étrangères)

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision PAP 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Taux de transformation des messages d'infraction émis par les dispositifs de verbalisation électronique en avis de contravention (immatriculations françaises et étrangères)	%	97,5	96	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 principalement liés aux règles de stationnement ou de circulation constatés à l'encontre des propriétaires d'un véhicule immatriculé en France, Belgique ou Suisse et des conducteurs ayant fait l'objet d'une interception quel que soit le pays d'immatriculation du véhicule sur le territoire national, par le biais de la verbalisation électronique par les services de l'État et traités par l'ANTAI au cours de l'année considérée ;

– au dénominateur : nombre de messages d'infraction émis à l'encontre des propriétaires d'un véhicule immatriculé en France, Belgique ou Suisse et des conducteurs ayant fait l'objet d'une interception quel que soit le pays d'immatriculation du véhicule au moyen d'un dispositif de verbalisation électronique par les services de l'État au cours de l'année considérée.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Le taux de transformation des messages d'infraction émis par les dispositifs de verbalisation électronique en avis de contravention a atteint 96 % en 2017, en conformité avec la cible fixée. Il intègre depuis la réalisation 2015 le nombre de paiements immédiats (16 536 en 2015, 43 784 en 2016 et 41 942 en 2017).

La cible prévue pour 2019 est reconduite pour 2020, 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.

PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

2019 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS DEMANDÉS

2019 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total	FDC et ADP attendus
01 – Déploiement du procès-verbal électronique	25 200 000	1 000 000	26 200 000	
Total	25 200 000	1 000 000	26 200 000	

2019 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total	FDC et ADP attendus
01 – Déploiement du procès-verbal électronique	25 200 000	1 000 000	26 200 000	
Total	25 200 000	1 000 000	26 200 000	

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

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

2018 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LOI DE FINANCES INITIALE)**2018 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT**

Numéro et intitulé de l'action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total	FDC et ADP prévus
01 – Déploiement du procès-verbal électronique	25 200 000	1 000 000	26 200 000	
Total	25 200 000	1 000 000	26 200 000	

2018 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total	FDC et ADP prévus
01 – Déploiement du procès-verbal électronique	25 200 000	1 000 000	26 200 000	
Total	25 200 000	1 000 000	26 200 000	

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertes en LFI pour 2018	Demandées pour 2019	Ouverts en LFI pour 2018	Demandés pour 2019
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	25 200 000	25 200 000	25 200 000	25 200 000
Subventions pour charges de service public	25 200 000	25 200 000	25 200 000	25 200 000
Titre 7 – Dépenses d'opérations financières	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000
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

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

Numéro et intitulé de l'action / 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		26 200 000	26 200 000		26 200 000	26 200 000
Total		26 200 000	26 200 000		26 200 000	26 200 000

SUBVENTIONS AUX OPÉRATEURS

(en milliers d'euros)

Opérateur	AE PLF 2019	CP PLF 2019
ANTAI - Agence nationale de traitement automatisé des infractions (P753)	26 200	26 200
Subvention pour charges de service public	25 200	25 200
Dotation en fonds propres	1 000	1 000
Total	26 200	26 200
Total des subventions pour charges de service public	25 200	25 200
Total des dotations en fonds propres	1 000	1 000
Total des transferts		

**SUIVI DES CRÉDITS DE PAIEMENT ASSOCIÉS
À LA CONSOMMATION DES AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT (HORS TITRE 2)**

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2018

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2017 (RAP 2017)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2017 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2017	AE LFI 2018 + reports 2017 vers 2018 + prévision de FDC et ADP	CP LFI 2018 + reports 2017 vers 2018 + prévision de FDC et ADP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2018
0		26 200 000	26 200 000	0

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2019	CP 2020	CP 2021	CP au-delà de 2021
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2018	CP demandés sur AE antérieures à 2019 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2020 sur AE antérieures à 2019	Estimation des CP 2021 sur AE antérieures à 2019	Estimation des CP au-delà de 2021 sur AE antérieures à 2019
0	0			
AE nouvelles pour 2019 AE PLF / AE FDC et ADP	CP demandés sur AE nouvelles en 2019 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2020 sur AE nouvelles en 2019	Estimation des CP 2021 sur AE nouvelles en 2019	Estimation des CP au-delà de 2021 sur AE nouvelles en 2019
26 200 000	26 200 000			
Totaux	26 200 000			

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENTS SUR AE 2019

CP 2019 demandés sur AE nouvelles en 2019 / AE 2019	CP 2020 sur AE nouvelles en 2019 / AE 2019	CP 2021 sur AE nouvelles en 2019 / AE 2019	CP au-delà de 2021 sur AE nouvelles en 2019 / AE 2019
100 %	0 %	0 %	0 %

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

Programme n° 753 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

JUSTIFICATION PAR ACTION

ACTION N° 01**100,0 %****Déploiement du procès-verbal électronique**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement		26 200 000	26 200 000	
Crédits de paiement		26 200 000	26 200 000	

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 2019 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 2019, 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 PVé et la prise en charge des nouveaux 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, traitement du courrier reçu au Centre national de traitement (CNT) dans le cadre des recours émis par des contrevenants ;
- aux dépenses de paiement immédiat ;
- au centre d'appels pour les demandes liées au PVé ;
- 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 les évolutions logicielles prévues pour les marchés PVé et Paiement immédiat.

En 2019, l'ANTAI bénéficiera au total d'un financement de l'État de 118,2 M€, en tenant compte de la dotation versée par le programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière » (92 M€) et de celle au titre du programme 753 (26,2 M€).

OPÉRATEURS

Le volet « Opérateurs » des projets annuels de performance évolue au PLF 2019. Ainsi, les états financiers des opérateurs (budget initial 2018 par destination pour tous les opérateurs, budget initial 2018 en comptabilité budgétaire pour les opérateurs soumis à la comptabilité budgétaire et budget initial 2018 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 ».

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ALLOUÉS AUX OPÉRATEURS DE L'ÉTAT

Nature de la dépense	LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
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
Transferts				
Total	26 200	26 200	26 200	26 200

(en milliers d'euros)

CONSOLIDATION DES EMPLOIS

EMPLOIS DES OPÉRATEURS RÉMUNÉRÉS PAR LES OPÉRATEURS OU PAR CE PROGRAMME

Intitulé de l'opérateur	Réalisation 2017 (1)			LFI 2018			PLF 2019		
	ETPT rémunérés par ce programme (2)	ETPT rémunérés par les opérateurs		ETPT rémunérés par ce programme (2)	ETPT rémunérés par les opérateurs		ETPT rémunérés par ce programme (2)	ETPT rémunérés par les opérateurs	
		sous plafond	hors plafond <i>dont contrats aidés</i>		sous plafond	hors plafond <i>dont contrats aidés</i>		sous plafond	hors plafond <i>dont contrats aidés</i>
ANTAI - Agence nationale de traitement automatisé des infractions		30			41			41	5
Total ETPT		30			41			41	5

(1) La réalisation 2017 reprend la présentation du RAP 2017.

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

PLAFOND DES AUTORISATIONS D'EMPLOIS DES OPÉRATEURS DU PROGRAMME CHEF DE FILE

	ETPT
Emplois sous plafond 2018	41
Extension en année pleine du schéma d'emplois de la LFI 2018	0
Impact du schéma d'emplois 2019	0
Solde des transferts T2/T3	0
Solde des transferts internes	0
Solde des mesures de périmètre	0
Corrections techniques	0
Abattements techniques	0
Emplois sous plafond PLF 2019	41

Rappel du schéma d'emplois 2019 en ETP	0
---	----------

PRÉSENTATION DES OPÉRATEURS (OU CATÉGORIES D'OPÉRATEUR)

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.

Ses missions ont été élargies par les décrets n° 2015-575 du 27 mai 2015 et n° 2017-1136 du 5 juillet 2017.

ACTIVITÉ DE L'ANTAI

Conformément au **décret du 29 mars 2011 modifié**, 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 et la production des infractions routières émanant des dispositifs de contrôle automatisé ou 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 contraventions 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.

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-sanction 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 communes 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. Fin juillet 2018, on comptabilisait ainsi 3 783 communes ayant acquis des terminaux de verbalisation et en phase de production réparties de la façon suivante :

- la totalité des 41 villes de plus de 100 000 habitants (dont Paris) ;
- la totalité des 84 villes de 50 à 100 000 habitants ;
- 794 des 844 communes de 10 000 à 50 000 habitants ;
- 2 864 communes de moins de 10 000 habitants.

En 2017, 39 millions d'avis de contravention ont été envoyés par l'ANTAI, en hausse de 1,8 % par rapport à 2016. 17 millions sont issus du contrôle automatisé, et 22 millions sont issus de la verbalisation électronique (forces de l'ordre, police municipales).

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 a pour mission de mettre en place la décentralisation du stationnement payant qui est effective depuis le 1er janvier 2018 avec le traitement des forfaits post stationnement (FPS). Le stationnement payant sur voirie devient de fait une question domaniale et l'usager doit désormais s'acquitter d'une redevance d'utilisation 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 forfait de post-stationnement (FPS).

Toutes les collectivités territoriales qui mettent en œuvre la réforme 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 web de l'ANTAI à partir du 1er avril 2017. La première convention a été signée le 13 septembre 2017.

A fin juillet 2018, 551 collectivités avaient passé convention avec l'ANTAI (520 « cycle complet » et 31 en « cycle partiel ») et l'ANTAI avait notifié plus de 4,2 millions de FPS pour le compte des collectivités en « cycle complet ».

Enfin, 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 pour mission de traiter les contraventions pour non désignation des conducteurs par les personnes morales et sera amenée à traiter également les nouvelles infractions issues de la forfaitisation de trois délits routiers (conduite sans assurance, conduite sans permis ou sans permis correspondant à la catégorie du véhicule).

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 l'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 **contrat d'objectifs et de performance (COP) 2016-2019** adopté par son conseil d'administration le 20 juillet 2016. Une note sur l'actualisation du COP 2016-2019 comportant notamment une actualisation des indicateurs et des cibles a été validée par le conseil d'administration le 6 juillet 2018.

Le **schéma pluriannuel de stratégie immobilière (SPSI)** de l'Agence a été voté par le conseil d'administration du 28 mars 2013. Un nouveau schéma pluriannuel est en cours d'élaboration avec une adoption prévue à la fin de l'année 2018 après consultation des différentes instances concernées.

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 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 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 2017** a été adopté quant à lui par le conseil d'administration le 6 juillet 2018. Il a permis notamment de mettre en exergue le développement des services en ligne et le lancement des travaux préparatoires à la mise en œuvre de la réforme du stationnement payant.

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

Programme n° 753 | OPÉRATEURS

FINANCEMENT DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

Programme intéressé ou nature de la dépense	Réalisation 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
753 / Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	26 200	26 200	26 200	26 200	26 200	26 200
Subvention pour charges de service public	26 200	26 200	25 200	25 200	25 200	25 200
Dotation en fonds propres			1 000	1 000	1 000	1 000
751 / Structures et dispositifs de sécurité routière	82 000	82 000	82 000	82 000	92 000	92 000
Subvention pour charges de service public	70 000	70 000	67 000	67 000	77 000	77 000
Dotation en fonds propres	12 000	12 000	15 000	15 000	15 000	15 000
Total	108 200	108 200	108 200	108 200	118 200	118 200

Le PLF 2019 prévoit de porter le total des subventions des programmes 751 et 753 de 108,2 M€ à 118,2 M€ afin de faire face à la prévision d'activité.

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

(en ETPT)

	Réalisation 2017 (1)	LFI 2018 (2)	PLF 2019
Emplois rémunérés par l'opérateur :	30	41	46
– sous plafond	30	41	41
– hors plafond			5
<i>dont contrats aidés</i>			

(1) La réalisation 2017 reprend la présentation du RAP 2017.

(2) LFI ou LFR le cas échéant.

En 2017, l'ANTAI a exécuté son plafond d'emplois à hauteur de 30 ETPT pour un plafond autorisé de 34 ETPT.

La LFI 2018 a porté le plafond d'emplois à 41 ETPT pour permettre à l'ANTAI d'assurer les nouvelles missions qui lui ont été confiées dans le cadre de la loi de modernisation de la justice du XXI^e siècle. Par ailleurs, 5 emplois hors plafond ont été autorisés au budget initial 2018 afin d'accompagner la réforme de la décentralisation du stationnement payant et la mise en place d'un processus de refacturation auprès des collectivités territoriales.

Le PLF 2019 maintient le plafond d'emplois de l'ANTAI à 41 ETPT.

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

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 CONCERNÉ : GÉRARD COLLOMB, MINISTRE D'ÉTAT, MINISTRE DE L'INTÉRIEUR

Présentation stratégique du projet annuel de performances	52
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	53
Justification au premier euro	56

**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 | PROJET ANNUEL DE PERFORMANCES

PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET ANNUEL DE PERFORMANCES

Bruno DELSOL

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 75 M€¹. Elle est attribuée à hauteur de 11 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.

Ce programme permet de prendre en compte le surplus de recettes engendrées par la généralisation du procès verbal électronique qui a débuté en 2011. Les ressources supplémentaires induites par le déploiement de ce mode de verbalisation viennent consolider les moyens dont disposent les collectivités locales pour lutter contre la violence routière et améliorer les conditions de circulation.

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.

¹Le montant de 75 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 95 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

2019 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS DEMANDÉS

2019 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action	Titre 6 Dépenses d'intervention	FDC et ADP attendus
01 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	478 065 823	
Total	478 065 823	

2019 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action	Titre 6 Dépenses d'intervention	FDC et ADP attendus
01 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	478 065 823	
Total	478 065 823	

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

2018 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LOI DE FINANCES INITIALE)**2018 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT**

Numéro et intitulé de l'action	Titre 6 Dépenses d'intervention	FDC et ADP prévus
01 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	516 557 675	
Total	516 557 675	

2018 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action	Titre 6 Dépenses d'intervention	FDC et ADP prévus
01 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	516 557 675	
Total	516 557 675	

**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 et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertes en LFI pour 2018	Demandées pour 2019	Ouverts en LFI pour 2018	Demandés pour 2019
Titre 6 – Dépenses d'intervention	516 557 675	478 065 823	516 557 675	478 065 823
Transferts aux collectivités territoriales	516 557 675	478 065 823	516 557 675	478 065 823
Total	516 557 675	478 065 823	516 557 675	478 065 823

**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

Numéro et intitulé de l'action / 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		478 065 823	478 065 823		478 065 823	478 065 823
Total		478 065 823	478 065 823		478 065 823	478 065 823

**SUIVI DES CRÉDITS DE PAIEMENT ASSOCIÉS
À LA CONSOMMATION DES AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT (HORS TITRE 2)**

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2018

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2017 (RAP 2017)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2017 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2017	AE LFI 2018 + reports 2017 vers 2018 + prévision de FDC et ADP	CP LFI 2018 + reports 2017 vers 2018 + prévision de FDC et ADP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2018
758 296		1 119 816 690	1 120 574 986	0

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2019	CP 2020	CP 2021	CP au-delà de 2021
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2018	CP demandés sur AE antérieures à 2019 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2020 sur AE antérieures à 2019	Estimation des CP 2021 sur AE antérieures à 2019	Estimation des CP au-delà de 2021 sur AE antérieures à 2019
0	0			
AE nouvelles pour 2019 AE PLF / AE FDC et ADP	CP demandés sur AE nouvelles en 2019 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2020 sur AE nouvelles en 2019	Estimation des CP 2021 sur AE nouvelles en 2019	Estimation des CP au-delà de 2021 sur AE nouvelles en 2019
478 065 823	478 065 823			
Totaux	478 065 823			

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENTS SUR AE 2019

CP 2019 demandés sur AE nouvelles en 2019 / AE 2019	CP 2020 sur AE nouvelles en 2019 / AE 2019	CP 2021 sur AE nouvelles en 2019 / AE 2019	CP au-delà de 2021 sur AE nouvelles en 2019 / AE 2019
100 %	0 %	0 %	0 %

Le programme 754 fonctionne selon une logique dans laquelle les crédits de paiement (CP) sont **consommés au cours du même exercice que les autorisations d'engagement (AE) auxquelles ils se rattachent.**

**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 N° 01

100,0 %

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		478 065 823	478 065 823	
Crédits de paiement		478 065 823	478 065 823	

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'intervention	478 065 823	478 065 823
Transferts aux collectivités territoriales	478 065 823	478 065 823
Total	478 065 823	478 065 823

En 2019, les dépenses du programme 754, d'un montant de 478,07 M€, se décomposent comme suit :

- une contribution de 403,07 M€ au financement par les collectivités territoriales 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, égale à 53 % du produit des amendes forfaitaires et des amendes forfaitaires majorées après prélèvement au profit du budget général (45 M€) et des dépenses relatives au procès-verbal électronique du programme 753 ;

- une fraction de 75 M€² du produit des amendes issues du contrôle automatisé. Cette fraction est attribuée, d'une part aux communes et aux EPCI, dans la limite de 11 M€, d'autre part, dans la limite de 64 M€, 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). Il tient compte de la baisse estimée des recettes encaissées au titre des amendes de stationnement payant, suite à l'entrée en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2018 de la décentralisation et de la dépénalisation des amendes de stationnement prévue par l'article 63 de la loi n° 2014-58 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM).

²Le montant de 75 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 95 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.

PROGRAMME 755

DÉSENETTEMENT DE L'ÉTAT

MINISTRE CONCERNÉ : GÉRALD DARMANIN, MINISTRE DE L'ACTION ET DES COMPTES PUBLICS

Présentation stratégique du projet annuel de performances	60
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	61
Justification au premier euro	64

PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET ANNUEL DE PERFORMANCES

François DESMADRYL

Sous-directeur, Direction du budget

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

Le programme « Désendetttement 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 clé 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, après prélèvement au profit du budget général et du programme 753, au profit de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI).

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 territoriales et d'affirmation des métropoles.

PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

2019 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS DEMANDÉS

2019 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	FDC et ADP attendus
01 – Désendettement de l'État	452 435 730	
Total	452 435 730	

2019 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	FDC et ADP attendus
01 – Désendettement de l'État	452 435 730	
Total	452 435 730	

Désendettement de l'État

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

2018 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LOI DE FINANCES INITIALE)**2018 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT**

Numéro et intitulé de l'action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	FDC et ADP prévus
01 – Désendettement de l'État	486 570 013	
Total	486 570 013	

2018 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	FDC et ADP prévus
01 – Désendettement de l'État	486 570 013	
Total	486 570 013	

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertes en LFI pour 2018	Demandées pour 2019	Ouverts en LFI pour 2018	Demandés pour 2019
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	486 570 013	452 435 730	486 570 013	452 435 730
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	486 570 013	452 435 730	486 570 013	452 435 730
Total	486 570 013	452 435 730	486 570 013	452 435 730

Désendetttement de l'État

Programme n° 755 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

JUSTIFICATION AU PREMIER EURO**ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME**

Numéro et intitulé de l'action / 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 – Désendetttement de l'État		452 435 730	452 435 730		452 435 730	452 435 730
Total		452 435 730	452 435 730		452 435 730	452 435 730

SUIVI DES CRÉDITS DE PAIEMENT ASSOCIÉS À LA CONSOMMATION DES AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT (HORS TITRE 2)

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2018

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2017 (RAP 2017)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2017 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2017	AE LFI 2018 + reports 2017 vers 2018 + prévision de FDC et ADP	CP LFI 2018 + reports 2017 vers 2018 + prévision de FDC et ADP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2018
0		486 570 013	486 570 013	0

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2019	CP 2020	CP 2021	CP au-delà de 2021
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2018	CP demandés sur AE antérieures à 2019 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2020 sur AE antérieures à 2019	Estimation des CP 2021 sur AE antérieures à 2019	Estimation des CP au-delà de 2021 sur AE antérieures à 2019
0	0 0	0	0	0
AE nouvelles pour 2019 AE PLF / AE FDC et ADP	CP demandés sur AE nouvelles en 2019 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2020 sur AE nouvelles en 2019	Estimation des CP 2021 sur AE nouvelles en 2019	Estimation des CP au-delà de 2021 sur AE nouvelles en 2019
452 435 730	452 435 730 0	0	0	0
Totaux	452 435 730	0	0	0

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENTS SUR AE 2019

CP 2019 demandés sur AE nouvelles en 2019 / AE 2019	CP 2020 sur AE nouvelles en 2019 / AE 2019	CP 2021 sur AE nouvelles en 2019 / AE 2019	CP au-delà de 2021 sur AE nouvelles en 2019 / AE 2019
100 %	0 %	0 %	0 %

Le versement des crédits au budget général est réalisé en AE=CP. Il n'y a donc aucun engagement antérieur qui n'aurait pas été couvert par des paiements.

Désendettement de l'État

Programme n° 755 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

JUSTIFICATION PAR ACTION

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

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement		452 435 730	452 435 730	
Crédits de paiement		452 435 730	452 435 730	

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	452 435 730	452 435 730
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	452 435 730	452 435 730
Total	452 435 730	452 435 730

Le montant évalué pour 2019 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, au profit de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI).

La prévision de recettes 2019 a été effectuée sur la base des données connues à mi-années 2018 (cf. justification des recettes au début de ce projet annuel de performances)

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 territoriale et d'affirmation des métropoles.