

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

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

2020

CONTRÔLE DE LA
CIRCULATION ET DU
STATIONNEMENT
ROUTIERS



NOTE EXPLICATIVE

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

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

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

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

TABLE DES MATIÈRES

Mission

CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS 7

Présentation du compte 8

Présentation de la programmation pluriannuelle 11

Équilibre du compte et évaluation des recettes 12

Récapitulation des crédits 14

Programme 751

STRUCTURES ET DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE 17

Présentation stratégique du projet annuel de performances 18

Objectifs et indicateurs de performance 21

Présentation des crédits et des dépenses fiscales 25

Justification au premier euro 28

Programme 753

CONTRÔLE ET MODERNISATION DE LA POLITIQUE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS 39

Présentation stratégique du projet annuel de performances 40

Objectifs et indicateurs de performance 42

Présentation des crédits et des dépenses fiscales 43

Justification au premier euro 46

Opérateurs 51

Programme 754

CONTRIBUTION À L'ÉQUIPEMENT DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES POUR L'AMÉLIORATION DES TRANSPORTS EN COMMUN, DE LA SÉCURITÉ ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES 55

Présentation stratégique du projet annuel de performances 56

Présentation des crédits et des dépenses fiscales 57

Justification au premier euro 60

Programme 755

DÉSENDETTEMENT DE L'ÉTAT 63

Présentation stratégique du projet annuel de performances 64

Présentation des crédits et des dépenses fiscales 65

Justification au premier euro 68



MISSION

CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS

Présentation du compte	8
Présentation de la programmation pluriannuelle	11
Équilibre du compte et évaluation des recettes	12
Récapitulation des crédits	14

PRÉSENTATION DU COMPTE

TEXTES CONSTITUTIFS

Loi n° 2005-1719 du 30 décembre 2005 de finances pour 2006, article 49 ;
Loi n° 2006-1666 du 21 décembre 2006 de finances pour 2007, article 40-III ;
Loi n° 2010-1657 du 29 décembre 2010 de finances pour 2011, article 62 ;
Loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012, article 48.
Loi n°2011-900 du 29 juillet 2011 de finances rectificative pour 2011, article 24 ;
Loi n°2012-1509 du 29 décembre 2012 de finances pour 2013, article 47 ;
Ordonnance n°2024 du 6 novembre 2014, article 32 ;
Loi n°2015-1785 du 29 décembre 2015 de finances pour 2016, article 45 ;
Loi n°2016-1917 du 29 décembre 2016 de finances pour 2017, article 43 ;
Loi n°2016-1918 du 29 décembre 2016 de finances rectificatives pour 2016, article 85 ;
Loi n°2017-1837 du 30 décembre 2017 de finances pour 2018, article 48 ;
Loi n°2018-1104 du 10 décembre 2018 de finances rectificative pour 2018, article 1 ;
Loi n°2018-1317 du 28 décembre 2018 de finances pour 2019, article 88 .

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) (26 M€), ainsi que les amendes issues de la police de circulation. Le CAS participe ainsi pleinement à l'objectif gouvernemental de lutte contre l'insécurité routière et à la diminution de la mortalité et de l'accidentalité routières.

En 2015, en raison de la hausse de la mortalité constatée pour la deuxième année consécutive, après plusieurs années de baisse, le Premier ministre a convoqué un comité interministériel de la sécurité routière (CISR). Lors de sa réunion du 2 octobre 2015, le CISR a décidé d'un plan d'actions ambitieux (22 mesures fortes assorties de 33 mesures complémentaires essentiellement structurelles et d'organisation) comprenant notamment une refonte de la stratégie radar, le renforcement de la lutte contre les conduites addictives et les comportements dangereux, la protection des usagers vulnérables (cyclistes, deux-roues 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.

Les actions menées en 2019 seront prolongées en 2020, 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 ont déjà été mises en œuvre, comme la réduction de la vitesse à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central (1^{er} juillet 2018). Le surplus de recettes des radars automatiques potentiellement dégagé, estimé à 26 M€ pour 2020, est affecté au FMESPP.

Si en 2017, la mortalité routière était en légère baisse de 1,4 % par rapport à l'année 2016, **l'année 2018 compte le nombre de décès le moins élevé jamais enregistré sur les routes de France**, avec 196 décès de moins par rapport à 2017. L'évolution de la mortalité routière entre 2010 et 2018 est en baisse de 18,6 %, soit 744 vies épargnées en 2018 par rapport à 2010.

Le Conseil national de la sécurité routière (CNSR) s'est réuni le 9 juillet 2019 en séance plénière. A cette occasion, le ministre de l'intérieur a souligné le bon avancement de la mise en œuvre des 18 mesures décidées par le CISR du 9 janvier 2018.

Ainsi, la plupart des mesures du CISR impliquant l'adoption d'une disposition législative sont intégrées au projet de loi d'orientation des mobilités. Il s'agit notamment de l'invisibilité temporaire de certains contrôles routiers par les forces de l'ordre sur les applications communautaires d'aide à la conduite ou de la suspension du permis de conduire en cas d'infraction commise en même temps que l'usage du téléphone portable en main.

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. Le parc de radars automatiques sera constitué de 4 400 équipements à la fin de l'année 2020. Cet objectif a été revu à la baisse par rapport à l'objectif initial de 4 700 équipements, compte tenu de la vague de vandalisme sans précédent constatée fin 2018. La stratégie radars a pour objectif de moderniser les fonctionnalités des radars, d'augmenter le nombre de zones sécurisées par des dispositifs de radars « leurres » d'ici 2021, 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 26,1 millions en 2017 à 23,8 millions en 2018, soit une baisse de 8,8%.

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. Fin décembre 2018, 39 783 terminaux NEO étaient opérationnels.

Le déploiement du dispositif PVé s'effectue également auprès des collectivités territoriales volontaires. L'ANTAI est chargée de développer cette application, de financer l'achat du matériel ainsi que du déploiement du PVé. Au 1^{er} janvier 2018, la décentralisation et la dépenalisation du stationnement payant sont entrées en vigueur en application de l'article 63 de la loi de modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles (MAPTAM). 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.

Dans le cadre de la **loi n° 2016-1547 du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXI^{ème} siècle**, l'ANTAI a également pour mission de traiter les contraventions pour non désignation des conducteurs par les personnes morales ainsi que 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).

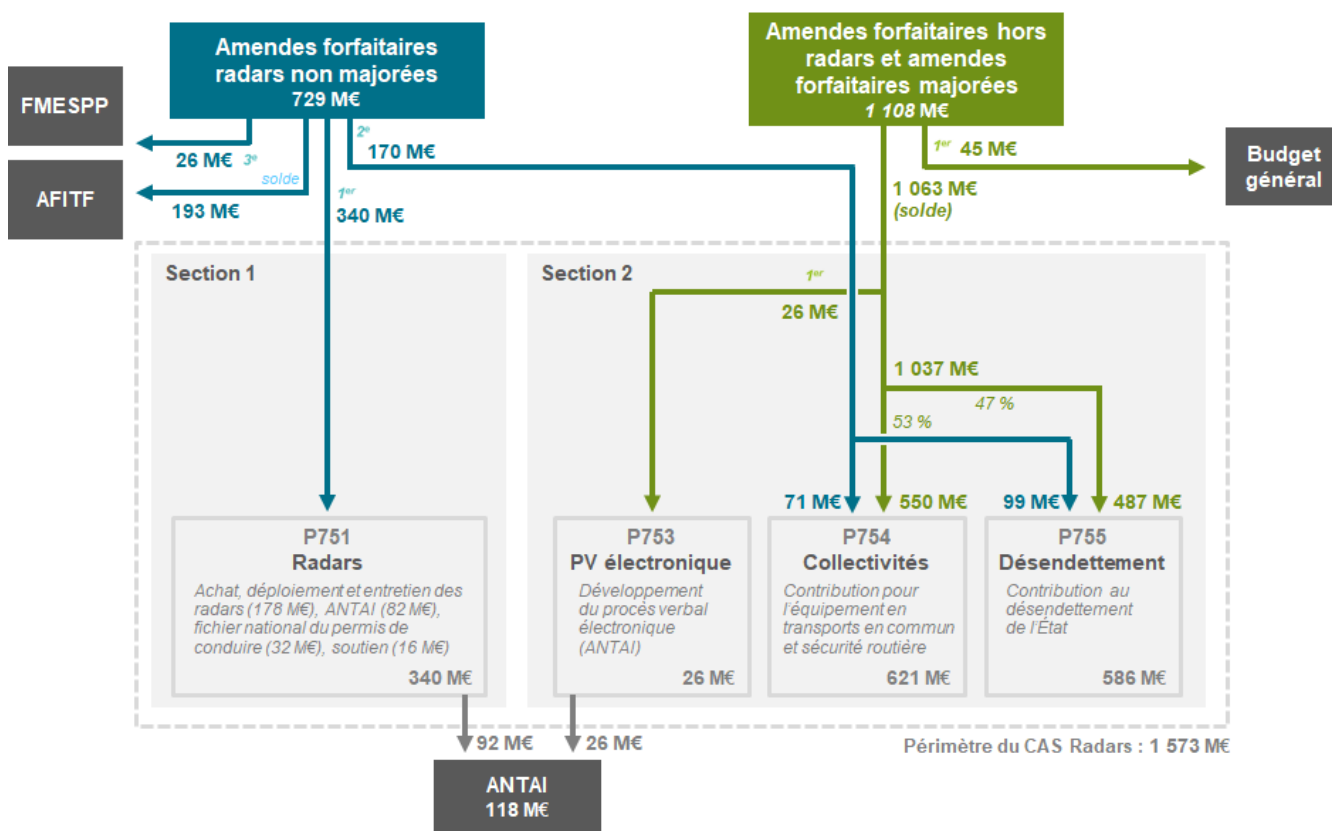
Contrôle de la circulation et du stationnement routiers

Mission PRÉSENTATION DU COMPTE

Enfin, dans le cadre fixé par le projet de loi d'orientation des mobilités, l'ANTAI sera amenée à traiter les nouvelles infractions issues des nouveaux dispositifs de contrôle automatisé, destinés à garantir le respect des mesures de régulation de la circulation routière et pour partie le respect des normes anti-pollution (zones à faibles émissions, voies réservées, péage à flux libre (free-flow)).

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 2020



PRÉSENTATION DE LA PROGRAMMATION PLURIANNUELLE

ÉVOLUTION DES CRÉDITS

Plafonds de la mission sur le périmètre de la norme de dépenses pilotables au format du PLF pour 2020

(en millions d'euros)

	LFI 2019	PLF 2020	2021	2022
Crédits de paiement	366	366	362	354

Contrôle de la circulation et du stationnement routiers

Mission | ÉQUILIBRE DU COMPTE ET ÉVALUATION DES RECETTES

ÉQUILIBRE DU COMPTE ET ÉVALUATION DES RECETTES

ÉQUILIBRE DU COMPTE

Section Programme	Recettes	Crédits	Solde
		Autorisations d'engagement Crédits de paiement	
Section : Contrôle automatisé	339 950 000	339 542 680	+407 320
Structures et dispositifs de sécurité routière		339 542 680	
		339 542 680	
Section : Circulation et stationnement routiers	1 233 306 153	1 233 306 153	0
Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières		620 666 261	
		620 666 261	
Désendetttement de l'État		586 439 892	
		586 439 892	
Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers		26 200 000	
		26 200 000	
Total	1 573 256 153	1 572 848 833	+407 320

(+ : excédent ; - : charge)

ÉVALUATION ET JUSTIFICATION DES RECETTES

Section / Ligne de recette	LFI 2019	PLF 2020
Section : Contrôle automatisé	339 950 000	339 950 000
01 - Amendes perçues par la voie du système de contrôle-sanction automatisé	339 950 000	339 950 000
02 - Recettes diverses ou accidentelles	0	0
Section : Circulation et stationnement routiers	956 701 553	1 233 306 153
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	786 701 553	1 063 306 153
05 - Recettes diverses ou accidentelles	0	0
Total	1 296 651 553	1 573 256 153

Contrôle de la circulation et du stationnement routiers

Mission

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS PAR PROGRAMME ET ACTION

Programme Action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2019	Demandées pour 2020	Variation 2020 / 2019 en %	Ouverts en LFI pour 2019	Demandés pour 2020	Variation 2020 / 2019 en %
751 – Structures et dispositifs de sécurité routière	339 950 000	339 542 680	-0,12	339 950 000	339 542 680	-0,12
01 – Dispositifs de contrôle	194 320 000	190 992 680	-1,71	194 320 000	190 992 680	-1,71
02 – Centre national de traitement	92 000 000	92 000 000	0,00	92 000 000	92 000 000	0,00
03 – Soutien au programme	18 050 000	18 050 000	0,00	18 050 000	18 050 000	0,00
04 – Fichier national du permis de conduire	35 580 000	38 500 000	+8,21	35 580 000	38 500 000	+8,21
753 – Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	26 200 000	26 200 000	0,00	26 200 000	26 200 000	0,00
01 – Déploiement du procès-verbal électronique	26 200 000	26 200 000	0,00	26 200 000	26 200 000	0,00
754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	478 065 823	620 666 261	+29,83	478 065 823	620 666 261	+29,83
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	620 666 261	+29,83	478 065 823	620 666 261	+29,83
755 – Désendettement de l'État	452 435 730	586 439 892	+29,62	452 435 730	586 439 892	+29,62
01 – Désendettement de l'État	452 435 730	586 439 892	+29,62	452 435 730	586 439 892	+29,62
Total pour la mission	1 296 651 553	1 572 848 833	+21,30	1 296 651 553	1 572 848 833	+21,30

Programme Action	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Demandées pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020	Demandés pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020
751 – Structures et dispositifs de sécurité routière	339 542 680	0	339 542 680	0
01 – Dispositifs de contrôle	190 992 680	0	190 992 680	0
02 – Centre national de traitement	92 000 000	0	92 000 000	0
03 – Soutien au programme	18 050 000	0	18 050 000	0
04 – Fichier national du permis de conduire	38 500 000	0	38 500 000	0
753 – Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	26 200 000	0	26 200 000	0
01 – Déploiement du procès-verbal électronique	26 200 000	0	26 200 000	0
754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	620 666 261	0	620 666 261	0
01 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	620 666 261	0	620 666 261	0
755 – Désendettement de l'État	586 439 892	0	586 439 892	0
01 – Désendettement de l'État	586 439 892	0	586 439 892	0
Total pour la mission	1 572 848 833	0	1 572 848 833	0

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS PAR PROGRAMME ET TITRE

Programme Titre	Autorisations d'Engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2019	Demandées pour 2020	Variation 2020 / 2019 en %	Ouverts en LFI pour 2019	Demandés pour 2020	Variation 2020 / 2019 en %
751 – Structures et dispositifs de sécurité routière	339 950 000	339 542 680	-0,12	339 950 000	339 542 680	-0,12
<i>Titre 3 - Dépenses de fonctionnement</i>	242 780 000	256 702 680	+5,73	242 780 000	256 702 680	+5,73
<i>Titre 5 - Dépenses d'investissement</i>	81 920 000	67 590 000	-17,49	81 920 000	67 590 000	-17,49
<i>Titre 6 - Dépenses d'intervention</i>	250 000	250 000	0,00	250 000	250 000	0,00
<i>Titre 7 - Dépenses d'opérations financières</i>	15 000 000	15 000 000	0,00	15 000 000	15 000 000	0,00
753 – Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	26 200 000	26 200 000	0,00	26 200 000	26 200 000	0,00
<i>Titre 3 - Dépenses de fonctionnement</i>	25 200 000	25 200 000	0,00	25 200 000	25 200 000	0,00
<i>Titre 7 - Dépenses d'opérations financières</i>	1 000 000	1 000 000	0,00	1 000 000	1 000 000	0,00
754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	478 065 823	620 666 261	+29,83	478 065 823	620 666 261	+29,83
<i>Titre 6 - Dépenses d'intervention</i>	478 065 823	620 666 261	+29,83	478 065 823	620 666 261	+29,83
755 – Désendettement de l'État	452 435 730	586 439 892	+29,62	452 435 730	586 439 892	+29,62
<i>Titre 3 - Dépenses de fonctionnement</i>	452 435 730	586 439 892	+29,62	452 435 730	586 439 892	+29,62
Total pour la mission	1 296 651 553	1 572 848 833	+21,30	1 296 651 553	1 572 848 833	+21,30
dont :						
<i>Titre 3 - Dépenses de fonctionnement</i>	720 415 730	868 342 572	+20,53	720 415 730	868 342 572	+20,53
<i>Titre 5 - Dépenses d'investissement</i>	81 920 000	67 590 000	-17,49	81 920 000	67 590 000	-17,49
<i>Titre 6 - Dépenses d'intervention</i>	478 315 823	620 916 261	+29,81	478 315 823	620 916 261	+29,81
<i>Titre 7 - Dépenses d'opérations financières</i>	16 000 000	16 000 000	0,00	16 000 000	16 000 000	0,00

Contrôle de la circulation et du stationnement routiers

Mission

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS

Programme Titre	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Demandées pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020	Demandés pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020
751 – Structures et dispositifs de sécurité routière	339 542 680	0	339 542 680	0
<i>Titre 3 - Dépenses de fonctionnement</i>	256 702 680	0	256 702 680	0
<i>Titre 5 - Dépenses d'investissement</i>	67 590 000	0	67 590 000	0
<i>Titre 6 - Dépenses d'intervention</i>	250 000	0	250 000	0
<i>Titre 7 - Dépenses d'opérations financières</i>	15 000 000	0	15 000 000	0
753 – Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	26 200 000	0	26 200 000	0
<i>Titre 3 - Dépenses de fonctionnement</i>	25 200 000	0	25 200 000	0
<i>Titre 7 - Dépenses d'opérations financières</i>	1 000 000	0	1 000 000	0
754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	620 666 261	0	620 666 261	0
<i>Titre 6 - Dépenses d'intervention</i>	620 666 261	0	620 666 261	0
755 – Désendettement de l'État	586 439 892	0	586 439 892	0
<i>Titre 3 - Dépenses de fonctionnement</i>	586 439 892	0	586 439 892	0
Total pour la mission	1 572 848 833	0	1 572 848 833	0
dont :				
<i>Titre 3 - Dépenses de fonctionnement</i>	868 342 572	0	868 342 572	0
<i>Titre 5 - Dépenses d'investissement</i>	67 590 000	0	67 590 000	0
<i>Titre 6 - Dépenses d'intervention</i>	620 916 261	0	620 916 261	0
<i>Titre 7 - Dépenses d'opérations financières</i>	16 000 000	0	16 000 000	0

PROGRAMME 751

STRUCTURES ET DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

MINISTRE CONCERNÉ : CHRISTOPHE CASTANER, MINISTRE DE L'INTÉRIEUR

Présentation stratégique du projet annuel de performances	18
Objectifs et indicateurs de performance	21
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	25
Justification au premier euro	28

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) et l'année 2018 compte le nombre de décès le moins élevé jamais enregistré sur les routes de France, avec 196 décès de moins par rapport à 2017.

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 4 400 équipements fin 2020. Cet objectif a été revu à la baisse par rapport à l'objectif initial de 4 700 équipements, compte tenu de la vague de vandalisme sans précédent constatée fin 2018. Fin 2018, 74 itinéraires de contrôle par panneaux leurres ont été réalisés. La cible de 500

itinéraires correspondant à 5 000 emplacements de contrôles sera atteinte en 2021. 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 250 équipements fin 2020.

L'externalisation de la conduite des voitures radars déployée en Normandie au printemps 2018, sera étendue à 3 autres régions début 2020, permettant de multiplier le temps de contrôle réalisé avec cet équipement, en particulier sur les itinéraires de contrôle par panneau leurre. Quatre régions supplémentaires seront bénéficiaires de cette externalisation fin 2020.

Parallèlement, une modernisation du parc des radars discriminants sera également poursuivie en 2019, avec l'installation sur une quarantaine d'équipements fin 2019 et 200 fin 2020, de la fonctionnalité permettant les contrôles « double face », c'est-à-dire la prise de photo à l'avant et à l'arrière des véhicules en infraction.

Le déploiement des « radars tourelles » multifonctions se poursuivra mais ces radars tourelles ont vocation depuis le début 2019 à remplacer en priorité 75 % des radars fixes. Le radar tourelle à terme, remplacera également des radars feux rouges, des radars fixes situés en agglomération ou sur les itinéraires sécurisés, pour couvrir de nouveaux emplacements. Ce dispositif se compose d'une partie fixe (la tourelle) et d'un matériel de contrôle déplaçable (radar). Selon le cas la tourelle peut comprendre ou non un matériel de contrôle qui mesure le respect de la signalisation tricolore ou la vitesse de circulation.

L'ANTAI poursuivra en 2020 sa trajectoire de modernisation du processus de traitement des infractions avec, notamment, la consolidation et l'amélioration continue des applications et plateformes informatiques et l'adaptation de celui-ci aux nouveaux dispositifs de contrôle déployés.

Parallèlement, l'Agence achèvera le renouvellement de ses principaux marchés qui arrivent à échéance fin 2019/début 2020. Ce renouvellement recouvre de forts enjeux de modernisation et d'innovation comme :

- la modernisation de l'architecture de la chaîne de traitement pour permettre l'accueil plus rapide de nouvelles fonctionnalités et l'adaptation réactive de la chaîne aux nouvelles réformes ;
- la dématérialisation accrue des échanges à chaque étape de la chaîne ;
- la poursuite de la transformation de la relation usagers et le développement de services en ligne correspondant à l'évolution des technologies et des usages.

La dématérialisation des démarches réalisées auprès de l'ANTAI a connu des progrès significatifs au cours des derniers mois. Désormais plus de 73 % des paiements et 50 % des désignations/contestations sont réalisées en ligne.

Une directive permet la poursuite transfrontalière des conducteurs ressortissants de l'Union européenne en infraction sur le territoire français. Dans ce cadre, une procédure d'échange d'informations automatisé est opérationnelle avec 19 pays de l'Union européenne (Belgique, Pays-Bas, Luxembourg, Allemagne, Espagne, Italie, Pologne, Roumanie, Autriche, Hongrie, Slovaquie, République tchèque, Portugal, Estonie, Lettonie, Lituanie, Royaume-Uni, Irlande et Suède). Ce dispositif a vocation à être étendu à l'ensemble des pays de l'Union. La France a par ailleurs un accord bilatéral avec la Suisse depuis 2009.

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

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

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 et pourra être mise en service en 2020.

Pour 2020, 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 restant à traduire au plan informatique (création d'un nouveau stage de sensibilisation à la sécurité routière de 3 jours pour les personnes ayant déjà suivi deux stages, suspension du permis de conduire en cas d'usage du téléphone portable au volant en complément d'une autre infraction au code de la route, ...). 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 2020 pour en améliorer l'ergonomie et étendre davantage leur périmètre afin de faciliter les démarches des particuliers. En outre, les développements informatiques contribuant à la refonte du système national du permis de conduire et de l'ensemble de son écosystème débiteront dès 2020.

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	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	Évolution des vitesses moyennes
INDICATEUR	Taux de transformation des messages d'infraction émis par les dispositifs de contrôle automatisé des vitesses en avis de contravention
INDICATEUR	Disponibilité des radars
OBJECTIF	Assurer la gestion des droits à conduire et l'information des titulaires de permis de conduire quant à leur solde de points
INDICATEUR	Nombre total de lettres de restitution et de retrait de points

OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF

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

Évolution des vitesses moyennes

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
Évolution des vitesses moyennes	km/h	80,8	79,6	en baisse	en baisse	en baisse	en baisse

Précisions méthodologiques

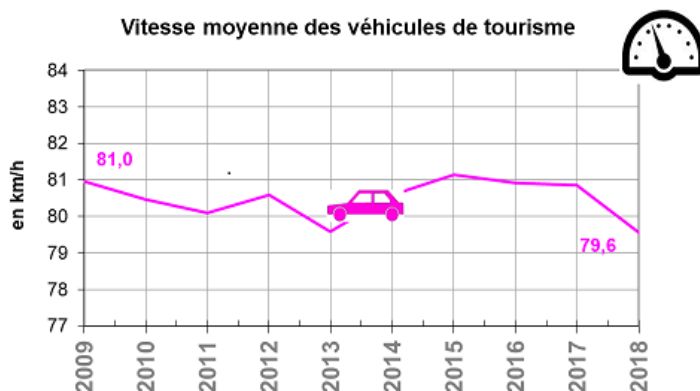
Source des données : Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR).

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.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

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

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



La campagne 2018 de mesures de vitesses indique une légère baisse de la vitesse moyenne des véhicules de tourisme par rapport à 2017.

Sur les routes limitées à 80 km/h depuis mi-2018, la vitesse moyenne pratiquée sur l'année baisse de -2 km/h. En agglomération (vitesse maximale autorisée [VMA] 50 km/h), la tendance à la baisse en centre-ville et dans les traversées de petites agglomérations se confirme (-3 km/h depuis 2015). Toutefois les taux de dépassement de la VMA restent élevés sur les axes urbains (32 % en traversée de petites agglomérations et 38 % en entrée-sortie d'agglomérations moyennes).

INDICATEUR

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	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
Pourcentage relatif seulement aux immatriculations françaises	%	75,8	66,5	75	65	75	75
Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères	%	71,2	67,2	75	65	75	75

Précisions méthodologiques

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

Mode de calcul :

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

- au numérateur : nombre d'avis de contravention 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

En 2018, l'activité du centre national de traitement (CNT) en matière de contrôle automatisé a connu une baisse par rapport à l'année précédente. L'évolution de l'activité s'est traduite comme suit :

- -8,8 % de messages d'infractions (MIF) émis (23,8 millions en 2018) par rapport à 2017 ;
- -17,4 % d'avis de contraventions (ACO) envoyés (14,1 millions en 2018) par rapport à 2017.

Le ratio ACO/MIF pour les immatriculations françaises s'est établi à 66,5 % en 2018, soit une baisse de 9,3 points par rapport à 2017 (75,8 %).

Ce recul s'explique par la forte progression des photos noires liée aux dégradations sur les radars pendant l'été et en fin d'année 2018. En effet, les MIF comprenant une photo noire font partie du nombre total de MIF utilisé pour le ratio alors qu'ils ne peuvent pas donner lieu à un ACO puisque les photos sont inexploitable. Cette baisse du ratio est liée à un facteur exogène au fonctionnement de la chaîne de traitement.

Pourcentage relatif seulement aux immatriculations françaises (indicateur 1.2.1)

Il est prévu en 2020 un retour à une cible de 75 %.

Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères (indicateur 1.2.2)

La France échange actuellement des données d'immatriculation avec 20 pays au titre des infractions routières : 19 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 partiel) ;
- 5 pays partenaires en 2014 (nouveaux pays : Allemagne et Pays-Bas) ;
- 8 pays partenaires en 2015 (nouveaux pays : Espagne, Pologne et Roumanie) ;
- 10 pays partenaires en 2016 (nouveaux pays : Italie, Autriche et Luxembourg en totalité) ;
- 14 pays partenaires en 2017 (nouveaux pays : Hongrie, Slovaquie, République tchèque et Portugal) ;
- 17 pays partenaires en 2018 (nouveaux pays : Estonie, Lettonie et Lituanie).
- 20 pays partenaires en 2019 (nouveaux pays : Royaume-Uni, Irlande et Suède).

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

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

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

Date de mise en place des échanges de données :

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

Accord bilatéral

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

INDICATEUR**Disponibilité des radars**

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
Taux de disponibilité des radars	%	93,08	88,87	93	75	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 et 2019, la prévision du taux de disponibilité moyen des radars est inférieure à la prévision initiale de 93 % en raison de la vague de vandalisme sans précédent abaissant le taux de disponibilité à 88,87 % en moyenne pour l'année 2018 et 75 % en moyenne pour 2019.

Pour 2020, la cible de disponibilité des radars reste fixée à 93 %.

OBJECTIF

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

INDICATEUR

Nombre total de lettres de restitution et de retrait de points

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
Nombre de lettres de restitution de points (lettre 46)	Nb	9 794 758	10 061 701	11 740 000	10 000 000	9 500 000	12 500 000
Nombre de lettres de retrait de points (lettre 48)	Nb	11 254 953	10 131 103	12 400 000	9 200 000	12 300 000	13 000 000

Précisions méthodologiques

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

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

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

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

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

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

La politique conduite par les pouvoirs publics en matière de sécurité routière a pour objectif une amélioration du comportement des conducteurs en renforçant et diversifiant les moyens de constater les infractions au Code de la route notamment avec le développement du parc de radars. Dans ce cadre, il est prévu que le nombre de lettres (restitution et retrait de points) adressées aux contrevenants augmente après avoir connu une légère baisse en 2019 en raison de la dégradation du parc de radars pendant les mouvements de fin d'année 2018.

PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

2020 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS DEMANDÉS

2020 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020
01 – Dispositifs de contrôle	129 402 680	61 590 000	0	0	190 992 680	0
02 – Centre national de traitement	77 000 000	0	0	15 000 000	92 000 000	0
03 – Soutien au programme	17 800 000	0	250 000	0	18 050 000	0
04 – Fichier national du permis de conduire	32 500 000	6 000 000	0	0	38 500 000	0
Total	256 702 680	67 590 000	250 000	15 000 000	339 542 680	0

2020 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020
01 – Dispositifs de contrôle	129 402 680	61 590 000	0	0	190 992 680	0
02 – Centre national de traitement	77 000 000	0	0	15 000 000	92 000 000	0
03 – Soutien au programme	17 800 000	0	250 000	0	18 050 000	0
04 – Fichier national du permis de conduire	32 500 000	6 000 000	0	0	38 500 000	0
Total	256 702 680	67 590 000	250 000	15 000 000	339 542 680	0

Structures et dispositifs de sécurité routière

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

2019 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LOI DE FINANCES INITIALE)**2019 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT**

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total pour 2019	FDC et ADP prévus en 2019
01 – Dispositifs de contrôle	116 030 000	78 290 000	0	0	194 320 000	0
02 – Centre national de traitement	77 000 000	0	0	15 000 000	92 000 000	0
03 – Soutien au programme	17 800 000	0	250 000	0	18 050 000	0
04 – Fichier national du permis de conduire	31 950 000	3 630 000	0	0	35 580 000	0
Total	242 780 000	81 920 000	250 000	15 000 000	339 950 000	0

2019 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total pour 2019	FDC et ADP prévus en 2019
01 – Dispositifs de contrôle	116 030 000	78 290 000	0	0	194 320 000	0
02 – Centre national de traitement	77 000 000	0	0	15 000 000	92 000 000	0
03 – Soutien au programme	17 800 000	0	250 000	0	18 050 000	0
04 – Fichier national du permis de conduire	31 950 000	3 630 000	0	0	35 580 000	0
Total	242 780 000	81 920 000	250 000	15 000 000	339 950 000	0

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE

Titre ou catégorie	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2019	Demandées pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020	Ouverts en LFI pour 2019	Demandés pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	242 780 000	256 702 680	0	242 780 000	256 702 680	0
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	165 780 000	179 702 680	0	165 780 000	179 702 680	0
Subventions pour charges de service public	77 000 000	77 000 000	0	77 000 000	77 000 000	0
Titre 5 – Dépenses d'investissement	81 920 000	67 590 000	0	81 920 000	67 590 000	0
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	81 920 000	67 590 000	0	81 920 000	67 590 000	0
Titre 6 – Dépenses d'intervention	250 000	250 000	0	250 000	250 000	0
Transferts aux entreprises	250 000	250 000	0	250 000	250 000	0
Titre 7 – Dépenses d'opérations financières	15 000 000	15 000 000	0	15 000 000	15 000 000	0
Dotations en fonds propres	15 000 000	15 000 000	0	15 000 000	15 000 000	0
Total	339 950 000	339 542 680	0	339 950 000	339 542 680	0

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 ou de la sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total
01 – Dispositifs de contrôle	0	190 992 680	190 992 680	0	190 992 680	190 992 680
02 – Centre national de traitement	0	92 000 000	92 000 000	0	92 000 000	92 000 000
03 – Soutien au programme	0	18 050 000	18 050 000	0	18 050 000	18 050 000
04 – Fichier national du permis de conduire	0	38 500 000	38 500 000	0	38 500 000	38 500 000
Total	0	339 542 680	339 542 680	0	339 542 680	339 542 680

DÉPENSES PLURIANNUELLES

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

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2019

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2018 (RAP 2018)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2018 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2018	AE LFI 2019 + reports 2018 vers 2019 + prévision de FDC et ADP	CP LFI 2019 + reports 2018 vers 2019 + prévision de FDC et ADP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2019
140 585 901	0	340 035 166	384 032 595	96 588 472

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2020	CP 2021	CP 2022	CP au-delà 2022
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2019	CP demandés sur AE antérieures à 2020 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2021 sur AE antérieures à 2020	Estimation des CP 2022 sur AE antérieures à 2020	Estimation des CP au-delà de 2022 sur AE antérieures à 2020
96 588 472	96 588 472 0	0	0	0
AE nouvelles pour 2020 AE PLF / AE FDC et ADP	CP demandés sur AE nouvelles en 2020 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2021 sur AE nouvelles en 2020	Estimation des CP 2022 sur AE nouvelles en 2020	Estimation des CP au-delà de 2022 sur AE nouvelles en 2020
339 542 680 0	242 954 208 0	96 588 472	0	0
Totaux	339 542 680	96 588 472	0	0

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2020

CP 2020 demandés sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020	CP 2021 sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020	CP 2022 sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020	CP au-delà de 2022 sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020
71.6%	28.4%	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 56,2%**Dispositifs de contrôle**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement	0	190 992 680	190 992 680	0
Crédits de paiement	0	190 992 680	190 992 680	0

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

Conformément aux orientations fixées par le comité interministériel de la sécurité routière du 2 octobre 2015, ce parc devrait compter au 31 décembre 2020, 4 400 appareils :

- 1 000 radars fixes (dispositifs de contrôle du respect des vitesses limites autorisées) ;
- 400 radars discriminants (radars fixes permettant de distinguer les vitesses des véhicules légers de celle des poids lourds) ;
- 480 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) ;
- 480 voitures radars sont déployées. Il est prévu que la conduite de 160 de ces voitures radars soit externalisée.
- 250 radars autonomes, jusqu'à présent appelés radars chantiers (radars semi-fixes destinés à assurer un contrôle des vitesses dans les zones de chantier ou de danger temporaire) ;
- 62 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) ;
- 78 radars passages à niveau (radars permettant de sanctionner les franchissements illicites de passages à niveau) ;
- 1200 radars tourelles (le dispositif de contrôle est installé dans une tourelle fixe afin de contrôler le franchissement feux rouges, la vitesse ou le franchissement des passages à niveau, et sera régulièrement déplacé).

Par ailleurs, 881 radars pédagogiques, dont les collectivités sont responsables, signalent aux automobilistes leur vitesse, sans sanctionner les infractions.

La dotation demandée pour 2020 doit permettre de financer les dépenses liées :

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

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	129 402 680	129 402 680
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	129 402 680	129 402 680
Dépenses d'investissement	61 590 000	61 590 000
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	61 590 000	61 590 000
Total	190 992 680	190 992 680

1. Maintien en condition opérationnelle des dispositifs de contrôle (70,60 M€ en AE et en CP)

Ce poste permet d'assurer :

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

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

Libellé	AE	CP
Maintien en condition opérationnelle et vie du parc des radars fixes	20 000 000	20 000 000
Maintien en condition opérationnelle des radars mobiles	12 330 000	12 330 000
Maintien en condition opérationnelle des radars déplaçables	20 000 000	20 000 000
Déplacement des radars déplaçables	3 000 000	3 000 000
Prestations de conduite des équipements mobiles	9 072 680	9 072 680
Coûts récurrents du SI et des télécoms	6 200 000	6 200 000
Maintien en condition opérationnelle	70 602 680	70 602 680

2. Déploiement de nouveaux dispositifs de contrôle en remplacement de dispositifs anciens (61,59 M€ en AE et en CP)

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 400 équipements fin 2020.

S'agissant du déploiement des radars tourelle, celui-ci se concentre en priorité en 2019 sur le remplacement des radars fixes détruits lors de la vague de vandalisme déclenchée fin 2018. Le radar tourelle à terme, remplacera également des radars feux rouges, des radars fixes situés en agglomération ou sur les itinéraires sécurisés, pour couvrir de nouveaux emplacements. Ce dispositif se compose d'une partie fixe (la tourelle) et d'un matériel de contrôle déplaçable (radar). Selon le cas la tourelle peut comprendre ou non un matériel de contrôle qui mesure le respect de la signalisation tricolore ou la vitesse de circulation.

Le parc de radars autonomes sera porté à 250 équipements fin 2020.

Le déploiement de l'externalisation de la conduite des voitures radars, lancée en Normandie au printemps 2018, se poursuivra dans 3 autres régions début 2020 (Bretagne, Pays de Loire, Centre Loire). Il sera alors possible de

Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme n° 751 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

multiplier le temps de contrôle réalisé avec cet équipement, en particulier sur les itinéraires de contrôle par panneau leurre. Le déploiement se poursuivra dans 4 autres régions fin 2020.

Le développement d'un système d'information est poursuivi en 2020 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 :

Libellé	AE	CP
Acquisition et déploiement d'équipements fixes (dont dév.)	2 000 000	2 000 000
Acquisition et déploiement d'équipements mobiles	18 290 000	18 290 000
Acquisition et déploiement d'équipements déplaçables	32 000 000	32 000 000
Construction du SI du DCA et déploiements télécom	5 300 000	5 300 000
Prestations et moyens d'essai pour l'homologation	1 000 000	1 000 000
Déploiement de dispositifs de signalisation	3 000 000	3 000 000
Déploiement	61 590 000	61 590 000

3. Pilotage du déploiement et du maintien en condition opérationnelle (58,80 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 :

Libellé	AE	CP
Pilotage des marchés des équipements fixes	18 300 000	18 300 000
Pilotage des marchés des équipements mobiles	16 600 000	16 600 000
Pilotage des marchés des équipements déplaçables	11 800 000	11 800 000
Pilotage du marché télécom	2 300 000	2 300 000
AMOA métier	9 600 000	9 600 000
Pilotage de dispositifs de signalisation	200 000	200 000
Pilotage	58 800 000	58 800 000

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

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

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

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

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

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

En 2020, le programme 751 prévoit d'allouer à l'ANTAI une dotation globale de 92 M€. Cette dotation est versée pour partie sous la forme d'une subvention pour charges de service public et pour partie sous la forme d'une dotation en fonds propres.

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

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

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

ACTION n° 03 5,3%

Soutien au programme

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement	0	18 050 000	18 050 000	0
Crédits de paiement	0	18 050 000	18 050 000	0

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

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, tournées 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], vitesses) a été renforcé par un marché d'acquisition de données auprès de fournisseurs tiers. Leur exploitation contribue à une meilleure mesure de l'exposition aux risques et alimente des études statistiques et des analyses au regard des caractéristiques des déplacements, afin d'expertiser l'adéquation des 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 sont une étape essentielle à l'amélioration de l'offre et du parcours de soins après l'accident.

La refonte du système d'information, progressivement opérationnel en 2019, tout en améliorant la qualité des données sur les accidents, intégrera les procès-verbaux des accidents ainsi que les données disponibles sur les routes (caractéristiques, kilomètres parcourus, vitesses). Des rapports et des cartographies de l'accidentalité couvrant l'ensemble des territoires seront également disponibles et exploitables dans le cadre de nouvelles études. L'analyse des données doit encore être approfondie, notamment sur la base des données de trafic et de comportements progressivement disponibles 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 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 » a été créé en 2019 afin de promouvoir les nouvelles technologies au service de la sécurité routière. Ce fonds est doté de 0,25 M€ sur le programme 751 en 2020. Une dotation d'un montant de 0,5 M€ est également prévue sur le programme 207 « Sécurité et éducation routières » au profit de ce fonds.

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

La DSR mobilisera en 2020 une enveloppe de 8 M€ pour financer des campagnes de communication nationales sur les dangers de la vitesse au volant, en direction des motocyclistes et des automobilistes, et les vecteurs aggravants d'insécurité routière, notamment les conduites addictives.

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) ;
- les frais d'huissiers (1,32 M€ en AE et en CP).

ACTION n° 04 11,3%

Fichier national du permis de conduire

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

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

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

Ces courriers sont édités à partir des données traitées par l'application réglementaire « système national des permis de conduire (SNPC) », qui comporte toutes les informations nécessaires à la gestion des droits à conduire (examens

du permis de conduire, commissions médicales, mesures administratives et judiciaires, retraits et restitutions de points...).

En 2020, les crédits de cette action ont pour objet de financer :

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

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	32 500 000	32 500 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	32 500 000	32 500 000
Dépenses d'investissement	6 000 000	6 000 000
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	6 000 000	6 000 000
Total	38 500 000	38 500 000

1) Fichier national du permis de conduire (19 M€ en AE et en CP)

Envoi de lettres de notification de points

Le montant des dépenses destinées à l'édition (matérielle ou numérique) et l'affranchissement des lettres de retrait et de restitution de points sont évalués à 18,9 M€ pour 2020.

Les besoins pour 2020 se fondent sur la nécessité d'édition et d'expédier par voie postale ou par voie dématérialisée 21,8 millions de lettres, compte tenu des conséquences que devrait avoir la remise en service de l'intégralité du parc de radars et l'installation de nouveaux types de radar sur le nombre d'infractions constatées (soit 12,3 millions de lettres de retrait de points et 9,5 millions de lettres de restitution de points). Ces prévisions intègrent la communication par voie dématérialisée des lettres à hauteur de 10 %.

Ces dépenses seront exécutées sur le titre 3.

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

Au titre de 2020, 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) (19,50 M€ en AE et en CP)

Le fonctionnement et la modernisation de l'écosystème de l'éducation routière et du permis de conduire nécessitent en 2020 les dépenses suivantes :

- les évolutions du SNPC liées à des évolutions réglementaires et fonctionnelles : 6 M€ ;
- la mise en œuvre du projet de modernisation de l'ensemble de l'écosystème informatique de l'éducation routière et du permis de conduire élaboré en 2019 : 4,50 M€ ;
- l'ensemble des dépenses récurrentes informatiques liées au maintien en condition opérationnelle du système d'information : 3,50 M€ ;
- les dépenses d'assistance à maîtrise d'ouvrage : 5,50 M€.

SYNTHÈSE DES OPÉRATEURS DU PROGRAMME

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ALLOUÉS AUX OPÉRATEURS DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

Opérateur ou Subvention	LFI 2019		PLF 2020	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
ANTAI - Agence nationale de traitement automatisé des infractions (P753)	92 000	92 000	92 000	92 000
Subvention pour charges de service public	77 000	77 000	77 000	77 000
Dotations en fonds propres	15 000	15 000	15 000	15 000
Total	92 000	92 000	92 000	92 000
Total des subventions pour charges de service public	77 000	77 000	77 000	77 000
Total des dotations en fonds propres	15 000	15 000	15 000	15 000
Total des transferts	0	0	0	0

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

PROGRAMME 753

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

MINISTRE CONCERNÉ : CHRISTOPHE CASTANER, MINISTRE DE L'INTÉRIEUR

Présentation stratégique du projet annuel de performances	40
Objectifs et indicateurs de performance	42
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	43
Justification au premier euro	46
Opérateurs	51

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 « Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers » contribue à la modernisation de l'action publique en finançant le dispositif du procès-verbal électronique (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 juin 2019, 3 983 communes utilisaient ainsi une solution de verbalisation électronique, dont la totalité des villes de plus de 50 000 habitants et 96 % des villes de 10 000 à 50 000 habitants ciblées par ce dispositif.

Au total, près de 12 millions d'avis de contravention (ACO) ont été envoyés en 2018, un nombre stable par rapport à 2017 à périmètre identique (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 1^{er} janvier 2018, la décentralisation et la dépenalisation du stationnement payant sont entrées en vigueur en application de l'article 63 de la loi de modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles (MAPTAM). 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 juin 2019, 573 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. En 2018, l'ANTAI a ainsi émis 7,8 millions d'avis de paiement de FPS.

RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE**OBJECTIF****Assurer l'efficacité du procès-verbal électronique au sein des services de l'Etat**

INDICATEUR

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

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

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

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	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 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)	%	96	98,1	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 98,1 % en 2018, en conformité avec la cible fixée. Il intègre le nombre de paiements immédiats (41 942 en 2017 et 35 860 en 2018).

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

2020 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS DEMANDÉS

2020 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020
01 – Déploiement du procès-verbal électronique	25 200 000	1 000 000	26 200 000	0
Total	25 200 000	1 000 000	26 200 000	0

2020 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020
01 – Déploiement du procès-verbal électronique	25 200 000	1 000 000	26 200 000	0
Total	25 200 000	1 000 000	26 200 000	0

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

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

2019 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LOI DE FINANCES INITIALE)

2019 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total pour 2019	FDC et ADP prévus en 2019
01 – Déploiement du procès-verbal électronique	25 200 000	1 000 000	26 200 000	0
Total	25 200 000	1 000 000	26 200 000	0

2019 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total pour 2019	FDC et ADP prévus en 2019
01 – Déploiement du procès-verbal électronique	25 200 000	1 000 000	26 200 000	0
Total	25 200 000	1 000 000	26 200 000	0

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE

Titre ou catégorie	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2019	Demandées pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020	Ouverts en LFI pour 2019	Demandés pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	25 200 000	25 200 000	0	25 200 000	25 200 000	0
Subventions pour charges de service public	25 200 000	25 200 000	0	25 200 000	25 200 000	0
Titre 7 – Dépenses d'opérations financières	1 000 000	1 000 000	0	1 000 000	1 000 000	0
Dotations en fonds propres	1 000 000	1 000 000	0	1 000 000	1 000 000	0
Total	26 200 000	26 200 000	0	26 200 000	26 200 000	0

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

Programme n° 753 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

JUSTIFICATION AU PREMIER EURO
ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total
01 – Déploiement du procès-verbal électronique	0	26 200 000	26 200 000	0	26 200 000	26 200 000
Total	0	26 200 000	26 200 000	0	26 200 000	26 200 000

ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DU PROGRAMME
TRANSFERTS EN ETPT

	Prog Source / Cible	ETPT ministériels	ETPT hors État
Transferts entrants			+3
Mise en oeuvre de la LOM par l'ANTAI	217 ►		+3
Transferts sortants			

DÉPENSES PLURIANNUELLES

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

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2019

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2018 (RAP 2018)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2018 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2018	AE LFI 2019 + reports 2018 vers 2019 + prévision de FDC et ADP	CP LFI 2019 + reports 2018 vers 2019 + prévision de FDC et ADP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2019
0	0	26 200 000	26 200 000	0

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2020	CP 2021	CP 2022	CP au-delà 2022
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2019	CP demandés sur AE antérieures à 2020 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2021 sur AE antérieures à 2020	Estimation des CP 2022 sur AE antérieures à 2020	Estimation des CP au-delà de 2022 sur AE antérieures à 2020
0	0 0	0	0	0
AE nouvelles pour 2020 AE PLF / AE FDC et ADP	CP demandés sur AE nouvelles en 2020 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2021 sur AE nouvelles en 2020	Estimation des CP 2022 sur AE nouvelles en 2020	Estimation des CP au-delà de 2022 sur AE nouvelles en 2020
26 200 000 0	26 200 000 0	0	0	0
Totaux	26 200 000	0	0	0

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2020

CP 2020 demandés sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020	CP 2021 sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020	CP 2022 sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020	CP au-delà de 2022 sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020
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	0	26 200 000	26 200 000	0
Crédits de paiement	0	26 200 000	26 200 000	0

Les crédits du programme 753 sont versés dans leur intégralité à l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI), créée par le décret n° 2011-348 du 29 mars 2011 modifié, sous la forme d'une dotation dont le montant prévu pour 2020 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 2020, 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 2020, 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€).

SYNTHÈSE DES OPÉRATEURS DU PROGRAMME

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ALLOUÉS AUX OPÉRATEURS DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

Opérateur ou Subvention	LFI 2019		PLF 2020	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
ANTAI - Agence nationale de traitement automatisé des infractions (P753)	26 200	26 200	26 200	26 200
Subvention pour charges de service public	25 200	25 200	25 200	25 200
Dotation en fonds propres	1 000	1 000	1 000	1 000
Total	26 200	26 200	26 200	26 200
Total des subventions pour charges de service public	25 200	25 200	25 200	25 200
Total des dotations en fonds propres	1 000	1 000	1 000	1 000
Total des transferts	0	0	0	0

CONSOLIDATION DES EMPLOIS

EMPLOIS DES OPÉRATEURS

Intitulé de l'opérateur	LFI 2019				PLF 2020								
	ETPT rémunérés par d'autres programmes (1)	ETPT rémunérés par ce programme (1)	ETPT rémunérés par les opérateurs				ETPT rémunérés par d'autres programmes (1)	ETPT rémunérés par ce programme (1)	ETPT rémunérés par les opérateurs				
			sous plafond	hors plafond	dont contrats aidés	dont apprentis			sous plafond	hors plafond	dont contrats aidés	dont apprentis	
ANTAI - Agence nationale de traitement automatisé des infractions			41	5			47	8	2				
Total			41	5			47	8	2				

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

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

Programme n° 753 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

PLAFOND DES AUTORISATIONS D'EMPLOIS DES OPÉRATEURS DU PROGRAMME

	ETPT
Emplois sous plafond 2019	41
Extension en année pleine du schéma d'emplois de la LFI 2019	
Impact du schéma d'emplois 2020	3
Solde des transferts T2/T3	3
Solde des transferts internes	
Solde des mesures de périmètre	
Corrections techniques	
Abattements techniques	
Emplois sous plafond PLF 2020	47
Rappel du schéma d'emplois 2020 en ETP	3

OPÉRATEURS

Le volet « Opérateurs » des projets annuels de performance évolue au PLF 2020. Ainsi, les états financiers des opérateurs (budget initial 2019 par destination pour tous les opérateurs, budget initial 2019 en comptabilité budgétaire pour les opérateurs soumis à la comptabilité budgétaire et budget initial 2019 en comptabilité générale pour les opérateurs non soumis à la comptabilité budgétaire) ne seront plus publiés dans le PAP mais le seront, sans commentaires, dans le « jaune opérateurs » et les fichiers plats correspondants en open data sur le site « data.gouv.fr ».

ANTAI - AGENCE NATIONALE DE TRAITEMENT AUTOMATISÉ DES INFRACTIONS

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

Ses missions ont été élargies par les décrets n° 2015-575 du 27 mai 2015, n° 2017-1136 du 5 juillet 2017 et n° 2019-725 du 9 juillet 2019.

L'ACTIVITE 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 juin 2019, on comptabilisait ainsi 3 983 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 ;

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

Programme n° 753 | OPÉRATEURS

- 812 des 844 communes de 10 000 à 50 000 habitants ;
- 3 046 communes de moins de 10 000 habitants.

En 2018, 26,04 millions d'avis de contravention ont été envoyés par l'ANTAI, en baisse de 10,7 % par rapport à 2017, imputable pour partie à la dégradation des radars automatiques, 14,07 millions sont issus du contrôle automatisé, et 11,97 millions sont issus de la verbalisation électronique hors stationnement payant (forces de l'ordre, police municipale).

En outre et dans le cadre de la **loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles**, l'ANTAI met en œuvre la décentralisation du stationnement payant qui est effective depuis le 1er janvier 2018 avec le traitement des forfaits 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 juin 2019, 573 collectivités avaient passé convention avec l'ANTAI (547 « cycle complet » et 26 en « cycle partiel »). En 2018, l'ANTAI a émis 7,8 millions de FPS pour le compte des collectivités en « cycle complet ».

Dans le cadre de la **loi n° 2016-1547 du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXIe siècle**, l'ANTAI a pour mission de traiter les contraventions pour non-désignation des conducteurs par les personnes morales ainsi que 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).

Enfin, dans le cadre fixé par le projet de loi d'orientation des mobilités, l'ANTAI sera amenée à traiter les nouvelles infractions issues des nouveaux dispositifs de contrôle automatisé, destinés à garantir le respect des mesures de régulation de la circulation routière et pour partie le respect des normes antipollution (zones à faibles émissions, voies réservées, péage à flux libre [free flow]).

LE PILOTAGE STRATEGIQUE 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 a été élaboré et fait l'objet de consultation des différentes instances concernées. Son adoption est prévue à la fin de l'année 2019.

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 2018** a été adopté quant à lui par le conseil d'administration le 12 juillet 2019. Il a permis notamment de mettre en exergue la montée de l'expertise de l'agence en matière de coordination interministérielle au service de la modernisation de la chaîne pénale, le renforcement de l'efficacité du traitement et la simplification de la chaîne pénale.

FINANCEMENT DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

Programme intéressé ou nature de la dépense	LFI 2019		PLF 2020	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
751 – Structures et dispositifs de sécurité routière	92 000	92 000	92 000	92 000
Subvention pour charges de service public	77 000	77 000	77 000	77 000
Dotation en fonds propres	15 000	15 000	15 000	15 000
Transfert	0	0	0	0
753 – Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	26 200	26 200	26 200	26 200
Subvention pour charges de service public	25 200	25 200	25 200	25 200
Dotation en fonds propres	1 000	1 000	1 000	1 000
Transfert	0	0	0	0
Total	118 200	118 200	118 200	118 200

Le PLF 2020 prévoit le maintien des subventions des programmes 751 (92 M€) et 753 (26,2 M€).

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

(en ETPT)

	LFI 2019 (1)	PLF 2020
Emplois rémunérés par l'opérateur :	46,00	55,00
– sous plafond	41,00	47,00
– hors plafond	5,00	8,00
<i>dont contrats aidés</i>		2,00
<i>dont apprentis</i>		
Autres emplois en fonction dans l'opérateur :		
– rémunérés par l'État par ce programme		
– rémunérés par l'État par d'autres programmes		
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes		

(1) LFI ou LFR le cas échéant

La LFI 2018 avait porté le plafond d'emplois de l'ANTAI à 41 ETPT afin 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 avaient été autorisés au budget initial 2018 pour accompagner la réforme de la décentralisation du stationnement payant et la mise en place d'un processus de refacturation auprès des collectivités territoriales.

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

Programme n° 753 | OPÉRATEURS

En 2019 ; les effectifs de l'ANTAI ont été stabilisés à 41 ETPT pour les emplois sous plafond et sont passés de 5 à 6 ETPT pour les emplois hors plafond avec le développement des recettes propres (nouvelle convention avec TRANSDEV).

Le PLF 2020 prévoit de porter le plafond d'emplois de l'ANTAI à 47 ETPT :

- 3 ETPT supplémentaires pour permettre à l'agence de poursuivre le renforcement de son expertise et accompagner l'extension de la forfaitisation à de nouveaux délits ;
- 3 ETPT transférés du ministère de la transition écologique et solidaire conformément à la convention-cadre relative à la réalisation des projets de contrôle automatisé prévus par le projet de la loi d'orientation des mobilités.

S'agissant des emplois hors plafond, il est prévu de les porter à 8 ETPT afin de permettre le recrutement de deux apprentis.

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 : CHRISTOPHE CASTANER, MINISTRE DE L'INTÉRIEUR

Présentation stratégique du projet annuel de performances	56
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	57
Justification au premier euro	60

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

Programme n° 754 | PRÉSENTATION STRATÉGIQUE

PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET ANNUEL DE PERFORMANCES**Stanislas BOURRON***Directeur général des collectivités locales*

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

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

Ce programme est financé par deux voies :

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

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 71 M€ correspond aux 170 M€ reversés en application du b) du 2° du B du I de l'article 49 de la loi n°2005-1719 du 30 novembre 2005 de finances pour 2006, minorés de 99 M€ représentant la compensation de la perte nette de recettes de l'Etat 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

2020 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS DEMANDÉS

2020 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 6 Dépenses d'intervention	FDC et ADP attendus en 2020
01 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	620 666 261	0
Total	620 666 261	0

2020 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 6 Dépenses d'intervention	FDC et ADP attendus en 2020
01 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	620 666 261	0
Total	620 666 261	0

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

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

2019 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LOI DE FINANCES INITIALE)

2019 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 6 Dépenses d'intervention	FDC et ADP prévus en 2019
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	0
Total	478 065 823	0

2019 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 6 Dépenses d'intervention	FDC et ADP prévus en 2019
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	0
Total	478 065 823	0

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

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

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE

Titre ou catégorie	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2019	Demandées pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020	Ouverts en LFI pour 2019	Demandés pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020
Titre 6 – Dépenses d'intervention	478 065 823	620 666 261	0	478 065 823	620 666 261	0
Transferts aux collectivités territoriales	478 065 823	620 666 261	0	478 065 823	620 666 261	0
Total	478 065 823	620 666 261	0	478 065 823	620 666 261	0

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

Programme n° 754 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total
01 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	0	620 666 261	620 666 261	0	620 666 261	620 666 261
Total	0	620 666 261	620 666 261	0	620 666 261	620 666 261

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

JUSTIFICATION AU PREMIER EURO | Programme n° 754

DÉPENSES PLURIANNUELLES

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

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2019

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2018 (RAP 2018)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2018 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2018	AE LFI 2019 + reports 2018 vers 2019 + prévision de FDC et ADP	CP LFI 2019 + reports 2018 vers 2019 + prévision de FDC et ADP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2019
96 778	0	908 668 527	908 765 305	0

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2020	CP 2021	CP 2022	CP au-delà 2022
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2019	CP demandés sur AE antérieures à 2020 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2021 sur AE antérieures à 2020	Estimation des CP 2022 sur AE antérieures à 2020	Estimation des CP au-delà de 2022 sur AE antérieures à 2020
0	0 0	0	0	0
AE nouvelles pour 2020 AE PLF / AE FDC et ADP	CP demandés sur AE nouvelles en 2020 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2021 sur AE nouvelles en 2020	Estimation des CP 2022 sur AE nouvelles en 2020	Estimation des CP au-delà de 2022 sur AE nouvelles en 2020
620 666 261 0	620 666 261 0	0	0	0
Totaux	620 666 261	0	0	0

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2020

CP 2020 demandés sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020	CP 2021 sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020	CP 2022 sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020	CP au-delà de 2022 sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020
100%	0%	0%	0%

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

Programme n° 754 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

JUSTIFICATION 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	0	620 666 261	620 666 261	0
Crédits de paiement	0	620 666 261	620 666 261	0

En 2020, les dépenses du programme 754, d'un montant de 620,67 M€, se décomposent comme suit :

- une contribution de 549,67 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 71 M€¹ du produit des amendes issues du contrôle automatisé. Cette fraction est attribuée, d'une part aux communes et aux EPCI, dans la limite de 7 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).

¹Le montant de 71 M€ correspond aux 170 M€ reversés en application du b) du 2° du B du I de l'article 49 de la loi n°2005-1719 du 30 novembre 2005 de finances pour 2006, minorés de 99 M€ représentant la compensation de la perte nette de recettes de l'Etat 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.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'intervention	620 666 261	620 666 261
Transferts aux collectivités territoriales	620 666 261	620 666 261
Total	620 666 261	620 666 261

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	64
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	65
Justification au premier euro	68

PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET ANNUEL DE PERFORMANCES

François DESMADRYL

Sous-directeur, Direction du budget

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

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

Les recettes affectées au programme 755, puis reversées au budget général, sont calculées selon la 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 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).

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

2020 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS DEMANDÉS

2020 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	FDC et ADP attendus en 2020
01 – Désendettement de l'État	586 439 892	0
Total	586 439 892	0

2020 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	FDC et ADP attendus en 2020
01 – Désendettement de l'État	586 439 892	0
Total	586 439 892	0

Désendetttement de l'État

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

2019 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LOI DE FINANCES INITIALE)**2019 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT**

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	FDC et ADP prévus en 2019
01 – Désendetttement de l'État	452 435 730	0
Total	452 435 730	0

2019 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	FDC et ADP prévus en 2019
01 – Désendetttement de l'État	452 435 730	0
Total	452 435 730	0

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE

Titre ou catégorie	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2019	Demandées pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020	Ouverts en LFI pour 2019	Demandés pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	452 435 730	586 439 892	0	452 435 730	586 439 892	0
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	452 435 730	586 439 892	0	452 435 730	586 439 892	0
Total	452 435 730	586 439 892	0	452 435 730	586 439 892	0

Désendettement de l'État

Programme n° 755 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

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

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total
01 – Désendettement de l'État	0	586 439 892	586 439 892	0	586 439 892	586 439 892
Total	0	586 439 892	586 439 892	0	586 439 892	586 439 892

DÉPENSES PLURIANNUELLES

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

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2019

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2018 (RAP 2018)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2018 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2018	AE LFI 2019 + reports 2018 vers 2019 + prévision de FDC et ADP	CP LFI 2019 + reports 2018 vers 2019 + prévision de FDC et ADP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2019
0	0	452 435 730	452 435 730	0

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2020	CP 2021	CP 2022	CP au-delà 2022
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2019	CP demandés sur AE antérieures à 2020 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2021 sur AE antérieures à 2020	Estimation des CP 2022 sur AE antérieures à 2020	Estimation des CP au-delà de 2022 sur AE antérieures à 2020
0	0 0	0	0	0
AE nouvelles pour 2020 AE PLF / AE FDC et ADP	CP demandés sur AE nouvelles en 2020 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2021 sur AE nouvelles en 2020	Estimation des CP 2022 sur AE nouvelles en 2020	Estimation des CP au-delà de 2022 sur AE nouvelles en 2020
586 439 892 0	586 439 892 0	0	0	0
Totaux	586 439 892	0	0	0

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2020

CP 2020 demandés sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020	CP 2021 sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020	CP 2022 sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020	CP au-delà de 2022 sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020
100%	0%	0%	0%

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	0	586 439 892	586 439 892	0
Crédits de paiement	0	586 439 892	586 439 892	0

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	586 439 892	586 439 892
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	586 439 892	586 439 892
Total	586 439 892	586 439 892

Le montant inscrit sur le P755 pour 2020 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 pour 2020 a été effectuée sur la base des données connues à mi-année 2019.

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