

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E



PROGRAMME 751

---

### STRUCTURES ET DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

MINISTRE CONCERNÉ : CHRISTOPHE CASTANER, MINISTRE DE L'INTÉRIEUR

<a href="#">Présentation stratégique du projet annuel de performances</a>	4
<a href="#">Objectifs et indicateurs de performance</a>	7
<a href="#">Présentation des crédits et des dépenses fiscales</a>	12
<a href="#">Justification au premier euro</a>	15

## 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 débuteront 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

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

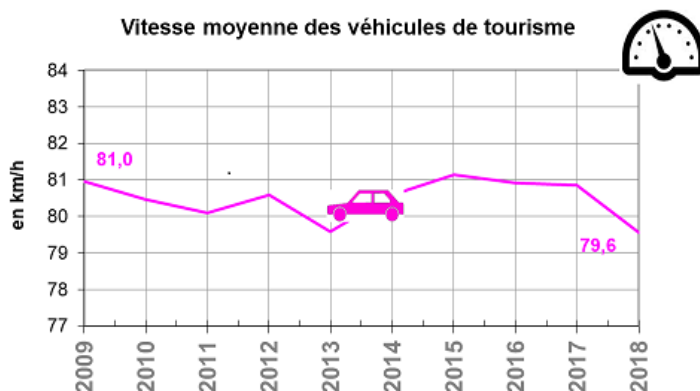
Source des données : Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR).

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

**Structures et dispositifs de sécurité routière**

Programme n° 751 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

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.



## Structures et dispositifs de sécurité routière

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

## 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	<b>190 992 680</b>	0
02 – Centre national de traitement	77 000 000	0	0	15 000 000	<b>92 000 000</b>	0
03 – Soutien au programme	17 800 000	0	250 000	0	<b>18 050 000</b>	0
04 – Fichier national du permis de conduire	32 500 000	6 000 000	0	0	<b>38 500 000</b>	0
<b>Total</b>	<b>256 702 680</b>	<b>67 590 000</b>	<b>250 000</b>	<b>15 000 000</b>	<b>339 542 680</b>	<b>0</b>

## 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	<b>190 992 680</b>	0
02 – Centre national de traitement	77 000 000	0	0	15 000 000	<b>92 000 000</b>	0
03 – Soutien au programme	17 800 000	0	250 000	0	<b>18 050 000</b>	0
04 – Fichier national du permis de conduire	32 500 000	6 000 000	0	0	<b>38 500 000</b>	0
<b>Total</b>	<b>256 702 680</b>	<b>67 590 000</b>	<b>250 000</b>	<b>15 000 000</b>	<b>339 542 680</b>	<b>0</b>

## 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	<b>194 320 000</b>	0
02 – Centre national de traitement	77 000 000	0	0	15 000 000	<b>92 000 000</b>	0
03 – Soutien au programme	17 800 000	0	250 000	0	<b>18 050 000</b>	0
04 – Fichier national du permis de conduire	31 950 000	3 630 000	0	0	<b>35 580 000</b>	0
<b>Total</b>	<b>242 780 000</b>	<b>81 920 000</b>	<b>250 000</b>	<b>15 000 000</b>	<b>339 950 000</b>	<b>0</b>

## 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	<b>194 320 000</b>	0
02 – Centre national de traitement	77 000 000	0	0	15 000 000	<b>92 000 000</b>	0
03 – Soutien au programme	17 800 000	0	250 000	0	<b>18 050 000</b>	0
04 – Fichier national du permis de conduire	31 950 000	3 630 000	0	0	<b>35 580 000</b>	0
<b>Total</b>	<b>242 780 000</b>	<b>81 920 000</b>	<b>250 000</b>	<b>15 000 000</b>	<b>339 950 000</b>	<b>0</b>

## Structures et dispositifs de sécurité routière

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

## 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
<b>Total</b>	<b>339 950 000</b>	<b>339 542 680</b>	<b>0</b>	<b>339 950 000</b>	<b>339 542 680</b>	<b>0</b>

## 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
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>339 542 680</b>	<b>339 542 680</b>	<b>0</b>	<b>339 542 680</b>	<b>339 542 680</b>

## ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

## ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DU PROGRAMME

## TRANSFERTS EN CRÉDITS

	Prog Source / Cible	T2 Hors Cas pensions	T2 CAS pensions	Total T2	AE Hors T2	CP Hors T2	Total AE	Total CP
Transferts entrants								
Transferts sortants								

## TRANSFERTS EN ETPT

	Prog Source / Cible	ETPT ministériels	ETPT hors État
Transferts entrants			
Transferts sortants			

## MESURES DE PÉRIMÈTRE

**COÛTS SYNTHÉTIQUES****INDICATEURS IMMOBILIERS****RATIO D'EFFICIENCE BUREAUTIQUE**

## DÉPENSES PLURIANNUELLES

## GRANDS PROJETS INFORMATIQUES

## MARCHÉS DE PARTENARIAT

## CONTRATS DE PROJETS ÉTAT-RÉGION (CPER)

## Génération CPER 2007-2014

Action / Opérateur	CPER 2007-2014 (rappel du montant contractualisé)	AE engagées au 31/12/2019	CP réalisés au 31/12/2019	AE demandées pour 2020	CP demandés pour 2020	CP sur engagements à couvrir après 2020
CPER 2007-2014						

## Génération CPER 2015-2020

Action / Opérateur	CPER 2015-2020 (rappel du montant contractualisé)	AE engagées au 31/12/2019	CP réalisés au 31/12/2019	AE demandées pour 2020	CP demandés pour 2020	CP sur engagements à couvrir après 2020
CPER 2015-2020						

## Total des crédits de paiement pour ce programme

CP demandés pour 2020	CP sur engagements à couvrir après 2020

## GRANDS PROJETS TRANSVERSAUX



## Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme n° 751 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

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
<b>Totaux</b>	<b>339 542 680</b>	<b>96 588 472</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## 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	<b>190 992 680</b>	0
Crédits de paiement	0	190 992 680	<b>190 992 680</b>	0

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

Conformément aux orientations fixées par le comité interministériel de la sécurité routière du 2 octobre 2015, ce parc 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
<b>Total</b>	<b>190 992 680</b>	<b>190 992 680</b>

**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
<b>Maintien en condition opérationnelle</b>	<b>70 602 680</b>	<b>70 602 680</b>

**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

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
<b>Déploiement</b>	<b>61 590 000</b>	<b>61 590 000</b>

### 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
AMO métier	9 600 000	9 600 000
Pilotage de dispositifs de signalisation	200 000	200 000
<b>Pilotage</b>	<b>58 800 000</b>	<b>58 800 000</b>

#### **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	<b>92 000 000</b>	0
Crédits de paiement	0	92 000 000	<b>92 000 000</b>	0

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

#### ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	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
<b>Total</b>	<b>92 000 000</b>	<b>92 000 000</b>

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

En 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	<b>18 050 000</b>	0
Crédits de paiement	0	18 050 000	<b>18 050 000</b>	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
<b>Total</b>	<b>18 050 000</b>	<b>18 050 000</b>

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

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

Un budget de 4 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	<b>38 500 000</b>	0
Crédits de paiement	0	38 500 000	<b>38 500 000</b>	0

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

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

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

En 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
<b>Total</b>	<b>38 500 000</b>	<b>38 500 000</b>

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

#### Envoi de lettres de notification de points

Le montant des dépenses destinées à l'édition (matérielle ou numérique) et 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'éditer 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€.



---

**Structures et dispositifs de sécurité routière**

---

Programme n° 751 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

## SYNTHÈSE DES OPÉRATEURS DU PROGRAMME

## RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ALLOUÉS AUX OPÉRATEURS DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

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

## CONSOLIDATION DES EMPLOIS

## EMPLOIS DES OPÉRATEURS

Intitulé de l'opérateur	LFI 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
<b>Total</b>										

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

## PLAFOND DES AUTORISATIONS D'EMPLOIS DES OPÉRATEURS DU PROGRAMME

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

<b>Rappel du schéma d'emplois 2020 en ETP</b>	
---	--

---

**Structures et dispositifs de sécurité routière**

---

Programme n° 751 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO