

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

MISSION INTERMINISTÉRIELLE  
PROJETS ANNUELS DE PERFORMANCES  
ANNEXE AU PROJET DE LOI DE FINANCES POUR

2010

CONTRÔLE ET SANCTION  
AUTOMATISÉS DES  
INFRACTIONS AU CODE DE LA  
ROUTE





## NOTE EXPLICATIVE

---

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

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

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

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



## TABLE DES MATIÈRES

---

Compte d'affectation spéciale	
<b>CONTRÔLE ET SANCTION AUTOMATISÉS DES INFRACTIONS AU CODE DE LA ROUTE</b>	<b>7</b>
Équilibre du compte et évaluation des recettes	8
Récapitulation des crédits	10
Programme 751	
<b>RADARS</b>	<b>13</b>
Présentation stratégique du projet annuel de performances	14
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	16
Présentation du programme et des actions	19
Objectifs et indicateurs de performance	22
Justification au premier euro	26
Programme 752	
<b>FICHER NATIONAL DU PERMIS DE CONDUIRE</b>	<b>39</b>
Présentation stratégique du projet annuel de performances	40
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	41
Présentation du programme et des actions	44
Objectifs et indicateurs de performance	47
Justification au premier euro	48

# MISSION

---

**COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE****CONTRÔLE ET SANCTION AUTOMATISÉS DES INFRACTIONS AU CODE DE LA ROUTE****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.

**Objet :**

Ce compte d'affectation spéciale retrace principalement :

- en recettes : une fraction du produit des amendes infligées en raison d'infractions au code de la route et perçues par la voie de systèmes automatisés de contrôle-sanction, dans la limite de 212,05 M€ ;

- en dépenses : les coûts relatifs à la conception, à l'entretien, à la maintenance, à l'exploitation et au développement de systèmes automatiques de contrôle et sanction, y compris les frais d'impression, de personnalisation, de routage et d'expédition des lettres relatives à l'information des contrevenants sur les points dont ils disposent sur leur permis de conduire et des lettres relatives à la restitution de points y afférents, ainsi que les dépenses d'investissement au titre de la modernisation du fichier national du permis de conduire.

## ÉQUILIBRE DU COMPTE ET ÉVALUATION DES RECETTES

## ÉQUILIBRE DU COMPTE

Programme - Ministre intéressé	Recettes	Crédits		Solde
		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	
<b>Radars</b>			196 000 000	
Ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer			196 000 000	
<b>Fichier national du permis de conduire</b>			16 050 000	
Ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales			16 050 000	
Total des autorisations d'engagement			<b>212 050 000</b>	
<b>Total</b>	<b>212 050 000</b>		<b>212 050 000</b>	<b>0</b>

(+ : excédent ; - : charge)

## ÉVALUATION ET JUSTIFICATION DES RECETTES PAR LIGNE

Ligne	LFI 2009	PLF 2010
01 Amendes perçues par la voie du système de contrôle-sanction automatisé	212 050 000	212 050 000
02 Recettes diverses ou accidentelles	0	
<b>Total</b>	<b>212 050 000</b>	<b>212 050 000</b>

Le produit des amendes résultant des infractions au code de la route, perçu par la voie des systèmes automatisés de contrôle, est affecté en priorité et dans la limite de 212,05 M€ au compte d'affectation spéciale « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route », pour le financement des dépenses des deux programmes inscrits au compte, « Radars » et « Fichier national du permis de conduire ».

## RÉCAPITULATION DES CRÉDITS

## RÉCAPITULATION DES CRÉDITS PAR PROGRAMME ET ACTION

Programme / Action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2009	Demandées pour 2010	FDC et ADP attendus en 2010	Ouverts en LFI pour 2009	Demandés pour 2010	FDC et ADP attendus en 2010
<b>751 Radars</b>	<b>201 700 000</b>	<b>196 000 000</b>		<b>201 700 000</b>	<b>196 000 000</b>	
01 Dispositifs de contrôle	104 900 000	110 520 000		104 900 000	110 520 000	
02 Centre National de Traitement	89 800 000	79 280 000		89 800 000	79 280 000	
03 Soutien au programme	7 000 000	6 200 000		7 000 000	6 200 000	
<b>752 Fichier national du permis de conduire</b>	<b>10 350 000</b>	<b>16 050 000</b>		<b>10 350 000</b>	<b>16 050 000</b>	
01 Fichier national du permis de conduire	10 350 000	16 050 000		10 350 000	16 050 000	

## RÉCAPITULATION DES CRÉDITS PAR PROGRAMME ET TITRE

Programme / Titre	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2009	Demandées pour 2010	FDC et ADP attendus en 2010	Ouverts en LFI pour 2009	Demandés pour 2010	FDC et ADP attendus en 2010
<b>751 Radars</b>	<b>201 700 000</b>	<b>196 000 000</b>		<b>201 700 000</b>	<b>196 000 000</b>	
Titre 3 Dépenses de fonctionnement	108 800 000	118 910 000		108 800 000	118 910 000	
Titre 5 Dépenses d'investissement	92 900 000	77 090 000		92 900 000	77 090 000	
<b>752 Fichier national du permis de conduire</b>	<b>10 350 000</b>	<b>16 050 000</b>		<b>10 350 000</b>	<b>16 050 000</b>	
Titre 3 Dépenses de fonctionnement	10 350 000	16 050 000		10 350 000	16 050 000	



## PROGRAMME 751

**RADARS**

MINISTRE CONCERNÉ :  
JEAN-LOUIS BORLOO, MINISTRE D'ÉTAT, MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER

Présentation stratégique du projet annuel de performances	14
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	16
Présentation du programme et des actions	19
Objectifs et indicateurs de performance	22
Justification au premier euro	26

## PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET ANNUEL DE PERFORMANCES

Michèle MERLI

Déléguée à la sécurité et à la circulation routières

Responsable du programme n° 751 : Radars

La sécurité routière a indiscutablement fait, ces dernières années, de remarquables progrès puisque la mortalité routière a chuté de 45 % en six ans. Le nombre de tués s'est élevé en 2008 à 4 443 (France entière) et celui des blessés est passé en dessous du seuil des 100 000 (sources ONISR - février 2009).

Le programme « Radars » participe pleinement au renforcement de la sécurité routière en amenant les conducteurs à respecter les limitations de vitesse par la menace d'une plus grande probabilité de contrôle et d'une sanction plus rapide et systématique.

Cependant, les pouvoirs publics ne peuvent se satisfaire des progrès constatés. Aussi, le Président de la République, en fixant comme objectif de réduire la mortalité sur les routes à moins de 3 000 personnes tuées à l'horizon 2012, souhaite amplifier la lutte contre l'insécurité routière.

### Les choix pour l'avenir

C'est donc dans le cadre de la lutte contre l'insécurité routière qu'il a été décidé de renforcer la politique de contrôle automatisé en diversifiant et en augmentant le parc de dispositifs de contrôle avec comme objectif de « déployer 500 dispositifs de contrôle automatisé chaque année de 2008 à 2012 », objectif annoncé par le comité interministériel de la sécurité routière le 13 février 2008.

### Les actions à mener pour 2010 afin de renforcer la politique de contrôle automatisé sont les suivantes :

#### - La diversification des dispositifs de contrôle

Depuis le lancement du contrôle automatisé, soit au courant de l'année 2003 et jusqu'au 3 juillet 2009, les contrôles étaient limités exclusivement au contrôle de la vitesse. Depuis le 3 juillet 2009, les dispositifs « feux rouges » qui permettent de constater l'infraction des véhicules qui franchissent les feux tricolores au rouge sont opérationnels et connectés au centre national de traitement de Rennes. Ainsi, en 2010, le déploiement comblera principalement ces deux dispositifs opérationnels (vitesse et feux rouges).

Dans le cadre du plan « passage à niveau », annoncé par le secrétaire d'Etat chargé des Transports en date du 26 juin 2008, il a été décidé la mise en place de dispositifs de contrôle du respect des passages à niveau. Une expérimentation a été lancée fin août 2009. Ces dispositifs viendront compléter les radars vitesse installés en approche de passages à niveaux depuis décembre 2008. Ces nouveaux dispositifs s'apparentent aux dispositifs « feux rouges ». En outre, une étude sur le déploiement de radars mobiles utilisables en circulation, par les forces de l'ordre, sera mise en œuvre au courant de l'année 2010. En effet, ils présentent l'avantage, par rapport aux radars mobiles actuels, de permettre aux forces de l'ordre de contrôler, d'une part, les excès de vitesse et, d'autre part, de contrôler les autres infractions au code de la route (conduite dangereuse, port de la ceinture de sécurité, respect des distances de sécurité...).

#### - L'augmentation du parc des dispositifs de contrôle

Le renforcement du dispositif de contrôle et de verbalisation aura pour objet d'augmenter la probabilité d'être contrôlé et donc de favoriser le respect du code de la route conformément à la volonté du Gouvernement.

**RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE**

- OBJECTIF 1**      **Assurer l'efficacité du système de contrôle automatisé, en termes de respect des règles du code de la route et en termes de gestion**
- INDICATEUR 1.1      Évolution des vitesses moyennes
- INDICATEUR 1.2      Évolution des excès de vitesse de plus de 30 km/h et de plus de 40 km/h
- INDICATEUR 1.3      Pourcentage d'avis de contravention envoyés par rapport au nombre d'infractions relevées par les flashes des radars
- INDICATEUR 1.4      Disponibilité des radars

## PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

### 2010 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS DEMANDÉS

#### 2010 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action / sous-action		Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Total pour 2010	FDC et ADP attendus en 2010
01	<b>Dispositifs de contrôle</b>	62 640 000	47 880 000	<b>110 520 000</b>	
02	<b>Centre National de Traitement</b>	50 070 000	29 210 000	<b>79 280 000</b>	
03	<b>Soutien au programme</b>	6 200 000		<b>6 200 000</b>	
Total		<b>118 910 000</b>	<b>77 090 000</b>	<b>196 000 000</b>	

#### 2010 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action / sous-action		Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Total pour 2010	FDC et ADP attendus en 2010
01	<b>Dispositifs de contrôle</b>	62 640 000	47 880 000	<b>110 520 000</b>	
02	<b>Centre National de Traitement</b>	50 070 000	29 210 000	<b>79 280 000</b>	
03	<b>Soutien au programme</b>	6 200 000		<b>6 200 000</b>	
Total		<b>118 910 000</b>	<b>77 090 000</b>	<b>196 000 000</b>	

## 2009 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LOI DE FINANCES INITIALE)

## 2009 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action / sous-action		Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Total pour 2009	Prévisions FDC et ADP 2009
01	<b>Dispositifs de contrôle</b>	49 500 000	55 400 000	<b>104 900 000</b>	
02	<b>Centre National de Traitement</b>	52 300 000	37 500 000	<b>89 800 000</b>	
03	<b>Soutien au programme</b>	7 000 000	0	<b>7 000 000</b>	
Total		<b>108 800 000</b>	<b>92 900 000</b>	<b>201 700 000</b>	

## 2009 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action / sous-action		Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Total pour 2009	Prévisions FDC et ADP 2009
01	<b>Dispositifs de contrôle</b>	49 500 000	55 400 000	<b>104 900 000</b>	
02	<b>Centre National de Traitement</b>	52 300 000	37 500 000	<b>89 800 000</b>	
03	<b>Soutien au programme</b>	7 000 000	0	<b>7 000 000</b>	
Total		<b>108 800 000</b>	<b>92 900 000</b>	<b>201 700 000</b>	

## PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE

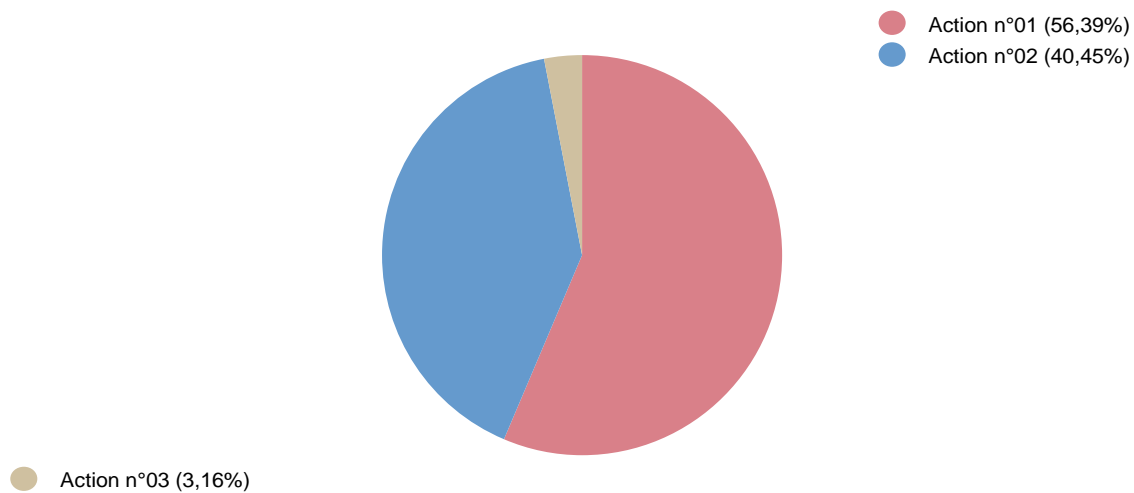
Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertes en LFI pour 2009	Demandées pour 2010	Ouverts en LFI pour 2009	Demandés pour 2010
<b>Titre 3. Dépenses de fonctionnement</b>	108 800 000	118 910 000	108 800 000	118 910 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	108 800 000	118 910 000	108 800 000	118 910 000
<b>Titre 5. Dépenses d'investissement</b>	92 900 000	77 090 000	92 900 000	77 090 000
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	86 850 000	73 020 000	86 850 000	73 020 000
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	6 050 000	4 070 000	6 050 000	4 070 000
<b>Total</b>	<b>201 700 000</b>	<b>196 000 000</b>	<b>201 700 000</b>	<b>196 000 000</b>

## PRÉSENTATION DU PROGRAMME ET DES ACTIONS

### PRÉSENTATION PAR ACTION DES CRÉDITS DEMANDÉS

Numéro et intitulé de l'action		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
01	Dispositifs de contrôle	110 520 000	110 520 000
02	Centre National de Traitement	79 280 000	79 280 000
03	Soutien au programme	6 200 000	6 200 000
<b>Total</b>		<b>196 000 000</b>	<b>196 000 000</b>

Répartition par action des autorisations d'engagement demandées pour 2010



## PRÉSENTATION DU PROGRAMME

### 1) Le rôle du programme « Radars »

Le programme 751 « Radars » retrace l'action et les moyens mis en oeuvre par l'Etat dans le cadre du système de contrôle automatisé à l'exception des moyens humains des forces de l'ordre nécessaires au fonctionnement des dispositifs mobiles.

La finalité de ce programme est donc de lutter contre l'insécurité routière et de réduire ainsi le nombre de personnes tuées ou blessées sur les routes en France.

### 2) Les enjeux du programme

Les enjeux de ce programme sont multiples :

- un enjeu humain : derrière les chiffres des statistiques de l'accidentologie, il y a des hommes, des femmes, des familles qui souffrent de la perte ou du handicap d'un proche ;
- un enjeu social : la société ne peut se résigner à voir disparaître ses forces vives, notamment les jeunes, sur les routes ;
- un enjeu économique : la charge financière de l'insécurité routière était estimée en 2007 à 25,42 Md€, dont 11,67 Md€ pour les accidents corporels.

### 3) La mise en œuvre du programme

Les actions du programme sont mises en œuvre au travers d'un unique budget opérationnel de programme (BOP) central. Les acteurs concernés sont principalement les agents de la Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) et de la Direction du projet interministériel du contrôle automatisé (DPICA).

Au niveau central, les agents de la DSCR et de la DPICA définissent et mettent en œuvre la politique de contrôle automatisé arrêtée par le comité interministériel de la sécurité routière (CISR).

Au niveau départemental, les préfetures en liaison avec les directions départementales interministérielles (DDI) indiquent à la DPICA les lieux susceptibles d'être équipés d'un dispositif de contrôle automatisé.

### 4) La dimension interministérielle du programme

Le programme « Radars » s'intègre dans le dispositif interministériel de lutte contre l'insécurité routière, décrit dans un document de politique transversale (DPT), dont le chef de file est le responsable du programme « Sécurité et circulation routières ».

De plus, le dispositif actuel de pilotage du projet de contrôle automatisé rassemble la majorité des ministères concernés par la politique de sécurité routière : le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, le ministère de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales, le ministère de la justice et des libertés et le ministère du budget, des comptes publics, de la fonction publique et de la réforme de l'État.

## RÉCAPITULATION DES ACTIONS

- ACTION n° 01 : Dispositifs de contrôle
- ACTION n° 02 : Centre National de Traitement
- ACTION n° 03 : Soutien au programme

---

## PRÉSENTATION DES ACTIONS

---

**ACTION n° 01**  
Dispositifs de contrôle

56,4 %



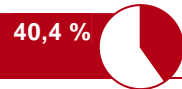
L'action « **Dispositifs de contrôle** » a pour finalité de retracer l'ensemble des dépenses relatives aux dispositifs de contrôle.

Elle recouvre donc les dépenses liées :

- au déploiement des nouveaux dispositifs de contrôle : vitesse, dispositifs de contrôle du respect des feux rouges, dispositifs de contrôle du respect des passages à niveau ;
- leur maintien en condition opérationnelle : maintenance préventive et curative et traitement du vandalisme.

**ACTION n° 02**  
Centre National de Traitement

40,4 %



L'action « **Centre national de traitement** » a pour finalité de retracer l'ensemble des dépenses relatives au traitement automatisé des infractions constatées par un dispositif de contrôle.

Elle recouvre donc les dépenses liées :

- à l'exploitation du centre national de traitement (CNT) de Rennes : hébergement et exploitation des différentes applications informatiques, maintenance corrective de ces dernières ;
- au développement du CNT : conception, réalisation et mise en service des nouvelles applications nécessaires au traitement des nouvelles infractions constatées, maintenance évolutive des différentes applications informatiques ;
- au frais d'édition et d'affranchissement : édition, publipostage, routage et affranchissement des différents avis de contravention et traitement du courrier reçu au CNT dans le cadre des recours émis par des contrevenants ;
- à l'expérimentation du procès verbal électronique (PVe), anciennement appelé verbalisation assistée par ordinateur (VAO) : exploitation et déploiement des différentes applications informatiques propres à l'expérimentation PVe, maintenance corrective et évolutive de ces dernières.

**ACTION n° 03**  
Soutien au programme

3,2 %



L'action « **Soutien au programme** » a pour finalité de retracer l'ensemble des dépenses d'études, de communication et de fonctionnement courant relatif au programme de contrôle automatisé.

## OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

**OBJECTIF n° 1 : Assurer l'efficacité du système de contrôle automatisé, en termes de respect des règles du code de la route et en termes de gestion**

*Objectif repris dans le document de politique transversale « Sécurité routière ».*

Cet objectif traduit la performance globale du dispositif de contrôle automatisé. Ainsi, il traduit aussi bien la performance socio-économique du dispositif que l'efficacité de ce dernier.

Du point de vue socio-économique, la performance est évaluée par les deux indicateurs suivants :

- évolution des vitesses moyennes
- évolution des excès de vitesse de plus de 30 km/h et de plus de 40 km/h

Ces deux indicateurs ont pour finalité de constater les conséquences induites sur le comportement des conducteurs de la mise en place du dispositif de contrôle automatisé. Donc, ils permettent aussi d'évaluer l'acceptabilité sociale du dispositif.

Du point de vue de l'efficacité, la performance est évaluée par les deux indicateurs suivants :

- pourcentage d'avis de contravention envoyés par rapport au nombre d'infractions relevées par les flashes des radars
- disponibilité des radars

Ces deux indicateurs ont pour finalité de vérifier que la gestion du dispositif de contrôle automatisé mis en place sur le territoire est optimale.

### INDICATEUR 1.1 : Évolution des vitesses moyennes

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2007 Réalisation	2008 Réalisation	2009 Prévision PAP 2009	2009 Prévision actualisée	2010 Prévision	2011 Cible
Évolution des vitesses moyennes	km/h	81,5	80,6	80	80	79,5	79

#### Précisions méthodologiques

Depuis plusieurs années, l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) fait réaliser des mesures de vitesse sur les différents réseaux routiers (autoroutes, routes nationales, routes départementales, voies urbaines). Ces données représentent environ 200 000 observations par an réalisées à partir de 362 points d'observation. Elles font l'objet de publications régulières, notamment tous les quatre mois sur le site internet de l'observatoire (« L'observatoire des vitesses ») ainsi que dans le cadre du bilan annuel de l'ONISR. Elles permettent un éclairage sur les vitesses moyennes pratiquées par les différentes catégories d'usagers, sur les différents réseaux routiers français urbains et de rase campagne, de jour comme de nuit, ainsi que sur les dépassements de la vitesse maximale autorisée.

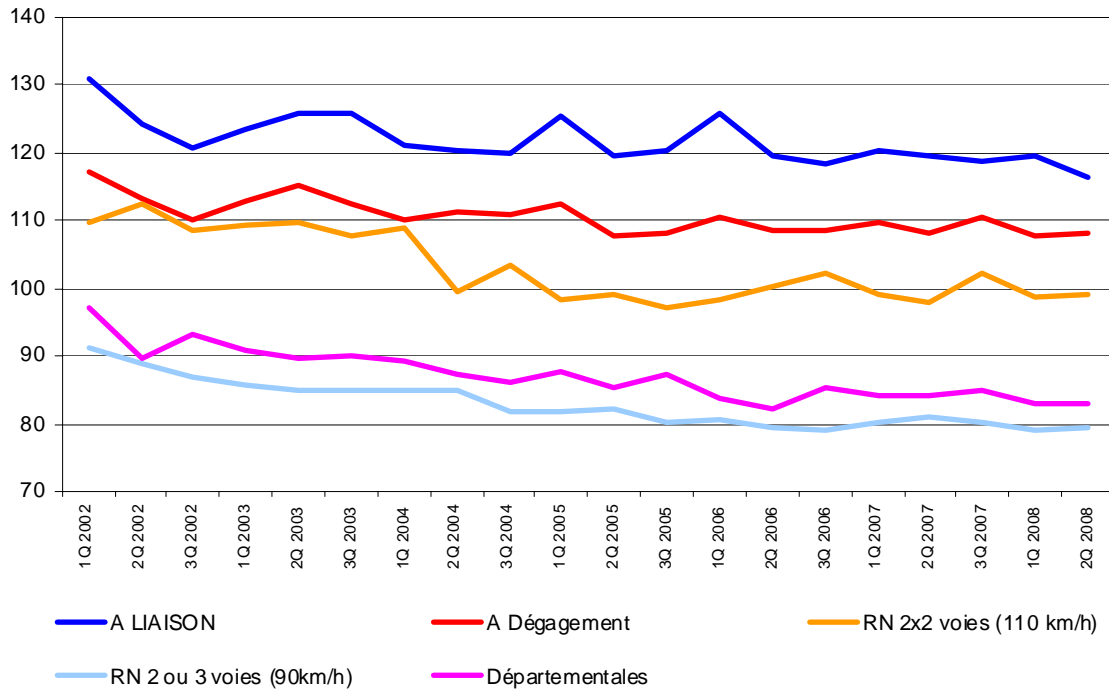
Les mesures de vitesse exploitées pour ce bilan sont issues de sondages effectués pour le compte de l'observatoire par des enquêteurs d'une société d'études spécialisée. Ces relevés sont totalement indépendants de ceux pratiqués par les forces de l'ordre et en particulier des relevés effectués par les dispositifs de contrôle automatisé.

Sur les routes nationales et départementales et en agglomérations, les relevés de vitesse sont réalisés à l'aide de cinémomètres (radars MESTA 208) placés dans le coffre des véhicules banalisés des enquêteurs stationnant sur le bord de la chaussée. Sur les autoroutes, les mesures sont réalisées en positionnant le cinémomètre sous la rambarde d'un pont surplombant l'autoroute.

Si tous les automobilistes respectaient les limitations de vitesse, la vitesse moyenne serait inférieure à 77 km/h.

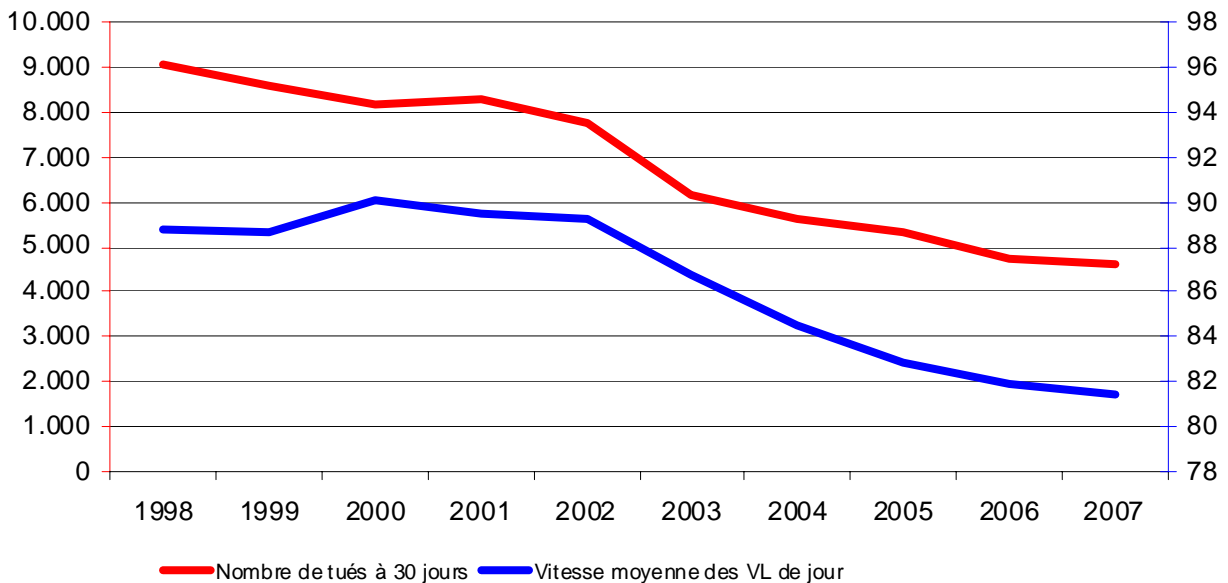
Source des données : ONISR

**Evolution des vitesses moyennes pratiquées de jour par les véhicules de tourisme en rase campagne, hors intempéries**



**Remarque :** Le graphique, ci-dessous, présente l'évolution des vitesses moyennes en rapport avec le nombre de tués à 30 jours. On constate qu'à partir de 2002, année de la mise en œuvre du contrôle automatisé des infractions au code de la route, que les 2 courbes sont corrélées ; ce qui démontre bien l'impact des dispositifs de contrôle sur la mortalité.

**Evolution des vitesses moyennes et du nombre de tués à 30 jours depuis 1998**



## INDICATEUR 1.2 : Évolution des excès de vitesse de plus de 30 km/h et de plus de 40 km/h

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2007 Réalisation	2008 Réalisation	2009 Prévision PAP 2009	2009 Prévision actualisée	2010 Prévision	2011 Cible
Excès de vitesse de plus de 30 km/h	%	0,77	0,67	0,75	0,65	0,60	0,55
Excès de vitesse de plus de 40 km/h	%	0,21	0,22	0,15	0,20	0,15	0,10

**Précisions méthodologiques**

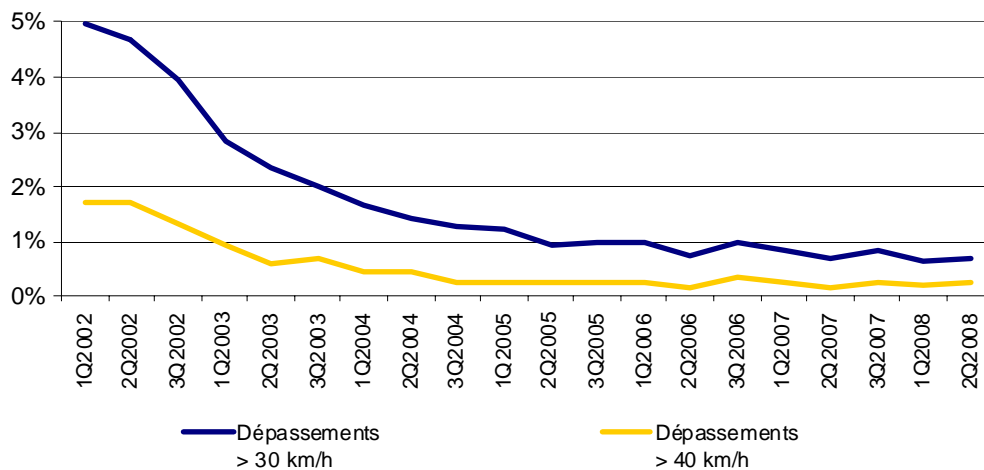
Pour mesurer les vitesses, 362 points d'observation (285 le jour, 77 la nuit) représentatifs du réseau routier français ont été retenus. Les enquêteurs se rendent successivement, tous les quatre mois, sur les points à observer. Pour chaque point d'observation, le jour dans le mois et la tranche horaire d'observation sont fixes. Les observations sont réparties de manière à s'étaler uniformément sur les quatre mois, à couvrir tous les types de jours et toutes les tranches horaires entre 9h30 et 16h30 le jour et entre 22h00 et 2h00 la nuit. La quasi-totalité des mesures de jour, ainsi que la totalité des mesures de nuit sont donc réalisées pendant les heures creuses. Par ailleurs, étant donné que chaque point d'observation nécessite une séquence de mesures par sens et par voie, ce sont plus de 2 000 sessions d'observations qui sont pratiquées chaque année et 200 000 mesures de vitesse qui sont saisies et traitées.

Sur les routes nationales et départementales et en agglomérations, les relevés de vitesse sont réalisés à l'aide de cinémomètres (radars MESTA 208) placés dans le coffre des véhicules banalisés des enquêteurs stationnant sur le bord de la chaussée. Sur les autoroutes, les mesures sont réalisées en positionnant le cinémomètre sous la rambarde d'un pont surplombant l'autoroute.

Le niveau de réalisation atteint en 2007 a été actualisé sur la base du bilan annuel 2007 de la sécurité routière paru en juin 2008.

Compte tenu des évolutions constatées, une cible plus ambitieuse a été retenue pour les excès de vitesse de plus de 30 km/h.

Source des données : ONISR

**Grands excès de vitesse**

### INDICATEUR 1.3 : Pourcentage d'avis de contravention envoyés par rapport au nombre d'infractions relevées par les flashes des radars

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2007 Réalisation	2008 Réalisation	2009 Prévision PAP 2009	2009 Prévision actualisée	2010 Prévision	2011 Cible
Pourcentage relatif seulement aux immatriculations françaises et de pays ayant signé un accord opérationnel avec la France	%	62,1	65,3	66	66,5	67,5	70

#### Précisions méthodologiques

Il s'agit du ratio entre le nombre d'infractions détectées par les flashes émis par les radars et le nombre d'avis de contravention envoyés aux contrevenants.

Il ne prend en compte que les véhicules immatriculés en France, au Luxembourg et en Suisse.

Sont exclus les véhicules étrangers pour lesquels on ne peut émettre d'avis de contravention, en l'absence d'accord au niveau européen, la directive de la commission transfrontalière n'ayant pu aboutir pendant la PFUE d'une part et en l'absence d'accords bilatéraux d'autre part.

L'écart résiduel de 34,7 %, s'il reste relativement important, a néanmoins diminué de 3 points par rapport à l'année précédente et de 6 points en 2 ans. Ceci est dû à des améliorations apportées à plusieurs éléments de la chaîne de traitement des messages d'infraction et notamment au système de vidéo-codage qui a été doté d'écrans plus performants. Ces derniers permettent de mieux identifier les immatriculations sur des plaques petites ou éloignées de l'objectif photographique.

**Source des données :** DPICA.

### INDICATEUR 1.4 : Disponibilité des radars

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2007 Réalisation	2008 Réalisation	2009 Prévision PAP 2009	2009 Prévision actualisée	2010 Prévision	2011 Cible
Disponibilité des radars	%		92	91	92	92	92

#### Précisions méthodologiques

Il s'agit du ratio moyen annuel entre le nombre d'équipements de terrain fixes et mobiles en état de fonctionnement et le nombre d'équipements de terrains mis en service. Ce ratio est calculé tous les jours de l'année et fait l'objet d'une moyenne arithmétique. Cet indicateur a été mis en place à compter du PAP 2008. L'objectif est de maintenir ce taux de disponibilité pour les radars vitesse en l'état actuel des choses, eu égard à la nécessité de maintenir également un juste équilibre entre taux de disponibilité et coûts de maintenance pour obtenir ce résultat.

**Source des données :** DPICA

**Remarque :** Le taux de disponibilité des radars est très supérieur aux autres pays européens (par exemple, 92 % en France contre 40 % en Espagne), ce qui entraîne des coûts de maintenance très élevés. Il sera recherché, dans l'avenir, une meilleure efficacité entre le taux de disponibilité et le coût de maintenance attendu.

## JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

## ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME

Numéro et intitulé de l'action / sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total
01 <b>Dispositifs de contrôle</b>		110 520 000	<b>110 520 000</b>		110 520 000	<b>110 520 000</b>
02 <b>Centre National de Traitement</b>		79 280 000	<b>79 280 000</b>		79 280 000	<b>79 280 000</b>
03 <b>Soutien au programme</b>		6 200 000	<b>6 200 000</b>		6 200 000	<b>6 200 000</b>
Total		<b>196 000 000</b>	<b>196 000 000</b>		<b>196 000 000</b>	<b>196 000 000</b>

## SUIVI DES CRÉDITS DE PAIEMENT ASSOCIÉS À LA CONSOMMATION DES AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

<table border="1" style="margin: auto;"> <tr><td style="text-align: center;">AE LFI 2009 + reports 2008 vers 2009</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">(1)</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">220 598 313</td></tr> </table>		AE LFI 2009 + reports 2008 vers 2009	(1)	220 598 313	<table border="1" style="margin: auto;"> <tr><td style="text-align: center;">CP LFI 2009+ reports 2008 vers 2009</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">(2)</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">301 383 379</td></tr> </table>		CP LFI 2009+ reports 2008 vers 2009	(2)	301 383 379		
AE LFI 2009 + reports 2008 vers 2009											
(1)											
220 598 313											
CP LFI 2009+ reports 2008 vers 2009											
(2)											
301 383 379											
Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2008	<b>AE demandées pour 2010</b>	CP demandés sur AE antérieures à 2010*	CP demandés sur AE nouvelles en 2010	<b>Total des CP demandés pour 2010</b>	<b>Prévision du solde des engagements non couverts par des CP au 31/12/2010</b>						
(3)	(4)	(5)	(6)	(7) = (5) + (6)	(8)						
80 785 066	<b>196 000 000</b>	0	196 000 000	<b>196 000 000</b>	<b>0</b>						
					Estimation des CP 2011 sur engagements non couverts au 31/12/2010						
					(9)						
					0						
					Estimation des CP 2012 sur engagements non couverts au 31/12/2010						
					(10)						
					0						
					Estimation du montant maximal de CP nécessaires après 2012 pour couvrir les engagements non couverts au 31/12/2010**						
					(11) = (8) - (9) - (10)						
					0						

\* Cette case n'a pas vocation à correspondre à un calcul théorique de la tranche des CP 2010 pouvant couvrir les engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2009.

\*\* Ces données constituent un calcul arithmétique maximal ne prenant pas en compte les désengagements de crédits rendus nécessaires en gestion.

**Case 1** : le montant des AE indiqué de l'échéancier prend en compte les AE ouvertes en LFI 2009 mais également les AE reportées de 2008 vers 2009. En effet, un désengagement d'AE d'années antérieures à 2008 a été opéré lors de cet exercice pour près de 18,489 M€. Ce désengagement correspond dans sa quasi-totalité à des engagements devenus sans objet. Ces crédits n'ont pas fait l'objet de réengagement en 2008 mais ont fait l'objet d'un report sur la gestion 2009 ainsi que 0,409 M€ d'AE de l'année 2008 non engagés au cours de la gestion 2008.

**Case 6** : le montant des CP demandés en 2010 permet de couvrir intégralement les engagements nouveaux prévus en PLF 2010. Par ailleurs, le solde des engagements non couverts par des CP au 31/12/2010 est nul. En effet, dans le cadre du CAS « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route », l'intégralité des CP est ouverte à la même date que les AE.

**Case 8** : l'intégralité du solde des engagements non soldés au 31/12 de l'année N sont couverts par les reports de CP de l'année N vers l'année N+1. Par conséquent, le solde des engagements non couverts par des CP au 31/12/2010 est nul.

## JUSTIFICATION PAR ACTION

## ACTION n° 01 : Dispositifs de contrôle

	Titre 2	Hors titre 2	Total
Autorisations d'engagement		110 520 000	<b>110 520 000</b>
Crédits de paiement		110 520 000	<b>110 520 000</b>

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

## DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	62 640 000	62 640 000

## 1. Maintien en condition opérationnelle des dispositifs de contrôle : 52,92 M€ en AE=CP

Dispositifs fixes de contrôle des vitesses : 35,72 M€ en AE=CP :

- **23,93 M€**, dont **2,28 M€** concernent les dispositifs installés en 2010, sont consacrés à la maintenance préventive, curative et évolutive des 1.985 radars fixes estimés en état de fonctionnement au 31 décembre 2010 et connectés au centre national de traitement (CNT). De même, cette enveloppe prévoit la modification du positionnement des radars (en approche / en éloignement) ou de leur implantation à la suite d'aménagement de la voirie ;
- **11,79 M€**, dont **1,12 M€** concerne les dispositifs installés en 2010, sont consacrés au traitement du vandalisme.

Dispositifs mobiles de contrôle des vitesses : 10,29 M€ en AE=CP :

**10,29 M€**, concernant dans la quasi-intégralité des dispositifs installés avant 2010, sont consacrés à la maintenance préventive, curative et évolutive des 935 radars mobiles, estimés en état de fonctionnement au 31 décembre 2010, dédiés au contrôle automatisé ainsi que des véhicules.

Dispositifs de contrôle du respect des feux rouges : 6,91 M€ en AE=CP :

- **6,69 M€**, dont **3,09 M€** concernent les dispositifs installés en 2010, sont consacrés à la maintenance préventive, curative et évolutive des 350 dispositifs de contrôle du respect des feux rouges qui seront déployés sur le territoire d'ici la fin de l'année 2010 ;
- **0,22 M€**, dont **0,10 M€** concerne les dispositifs installés en 2010, est consacré au traitement du vandalisme.

Dispositifs de contrôle aux passages à niveaux :

L'implantation des dispositifs de contrôle aux passages à niveaux étant prévue à la fin du dernier trimestre 2010, le coût de la maintenance de ces dispositifs en 2010 sera donc très faible.

## 2. Déploiement des nouveaux dispositifs de contrôle : 4,85 M€ en AE=CP

Ces crédits correspondent aux dépenses de fonctionnement liées au programme de déploiement. Elles correspondent, le plus souvent, à des dépenses connexes au programme de déploiement qui peuvent être estimées à environ 10 % du coût du programme de déploiement.

Dispositifs fixes de contrôle des vitesses : 2,40 M€ en AE=CP :

**2,40 M€** sont prévus en fonctionnement pour l'installation de 320 radars fixes sur le territoire national dans les zones accidentogènes et pour compléter l'implantation des radars selon la logique d'axe (*sur un axe routier important, un conducteur aura sa vitesse contrôlée une fois par heure*).

Dispositifs de contrôle du respect des feux rouges : 2,30 M€ en AE=CP :

**2,30 M€** sont prévus en fonctionnement pour l'installation de 200 dispositifs de contrôle du respect des feux rouges qui seront déployés sur le territoire national, essentiellement dans les zones urbaines.

Dispositifs de contrôle aux passages à niveaux : 0,15 M€ en AE=CP :

**0,15 M€** est prévu en fonctionnement pour l'installation des 10 premiers dispositifs de contrôle aux passages à niveaux. Ces déploiements devraient être effectifs à la fin du dernier trimestre 2010.

## 3. Pilotage du déploiement et du maintien en condition opérationnelle : 4,87 M€ en AE=CP

Dispositifs de contrôle du respect des feux rouges : 4,87 M€ en AE=CP :

La mise en place des dispositifs de contrôle du respect des feux rouges nécessite un pilotage des différents industriels concernés par ces dispositifs. Ce pilotage comprend aussi bien la partie déploiement que la partie maintenance. Pour cette dernière, elle consiste également à l'installation de personnels des entreprises au sein du Centre National de Traitement de Rennes afin de mettre en place une télé-maintenance des dispositifs de contrôle.

### ■ DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	47 880 000	47 880 000

## 1. Maintien en condition opérationnelle des dispositifs de contrôle : 4,23 M€ en AE=CP

Ces crédits correspondent aux dépenses d'investissement, en termes comptables, liées au maintien en condition opérationnelle des dispositifs de contrôle à la suite d'actes de vandalisme. Ces dépenses regroupent l'achat de pièces détachées dont le prix unitaire nécessite leur inscription à l'inventaire du ministère.

Dispositifs fixes de contrôle des vitesses : 2,95 M€ en AE=CP :

**2,95 M€**, dont **0,28 M€** concernant les dispositifs installés en 2010, sont consacrés au traitement du vandalisme (vitres brisées, tags, destruction partielle ou totale du radar, etc.) de l'ensemble des radars fixes.

Dispositifs mobiles de contrôle des vitesses : 1,22 M€ en AE=CP :

**1,22 M€**, concernant dans l'intégralité des dispositifs installés avant 2010, est consacré au remplacement des véhicules dédiés au contrôle automatisé utilisés par les forces de l'ordre mis à la réforme par ces dernières.

Dispositifs de contrôle du respect des feux rouges : 0,06 M€ en AE=CP :

**0,06 M€**, dont **0,03 M€** concernant les dispositifs installés en 2010, est consacré au traitement du vandalisme des dispositifs de contrôle du respect des feux rouges.

## 2. Déploiement des nouveaux dispositifs de contrôle : 43,65 M€ en AE=CP

Dispositifs fixes de contrôle des vitesses : 21,60 M€ en AE=CP :

320 radars fixes supplémentaires seront déployés sur le territoire national dans les zones accidentogènes et pour compléter l'implantation des radars selon la logique d'axe (sur un axe routier important, un conducteur aura sa vitesse contrôlée une fois par heure).

Le coût, en investissement, d'installation de ces radars s'élève à **21,60 M€**

Dispositifs de contrôle du respect des feux rouges : 20,70 M€ en AE=CP :

200 dispositifs de contrôle du respect des feux rouges seront déployés en 2010 essentiellement dans les zones urbaines.

Le coût, en investissement, d'installation de ces dispositifs s'élève à **20,70 M€**

Dispositifs de contrôle aux passages à niveaux : 1,35 M€ en AE=CP :

10 dispositifs de contrôle aux passages à niveaux, devraient être déployés à la fin du dernier trimestre 2010 sur le territoire national. Ces déploiements seront effectués sur des passages à niveaux considérés comme dangereux par Réseau Ferré de France et qui ne feront pas l'objet de travaux importants d'infrastructures à court terme.

Le coût d'investissement relatif à l'installation de ces dispositifs s'élève à **1,35 M€**

## COÛTS SYNTHÉTIQUES

**Une présentation des coûts synthétiques des dépenses liées aux dispositifs de contrôle est effectuée ci-dessous.**

Cette présentation distingue les coûts rattachés au maintien en condition opérationnelle des dispositifs de contrôle et ceux rattachés au déploiement des nouveaux dispositifs de contrôle.

Ces dépenses sont étroitement liées au programme de déploiement des dispositifs et notamment au nombre moyen de dispositifs en service pour le maintien en condition opérationnelle et au nombre de dispositifs qui seront déployés en 2010 pour le déploiement. Le tableau ci-dessous détaille ces données (*nombre moyen de dispositifs sur l'année, nombre de dispositifs installés en 2010 et à la fin de l'année*) par type de dispositif.

	Fixes	Mobiles	Feux rouges	Passages à niveaux	TOTAL
Dispositifs installés fin 2008	1 473	827	0	0	2 300
Dispositifs installés fin 2009 (Hypothèse)	1 665	935	150	0	2 750
Dispositifs installés en 2010	+ 320	0	+ 200	+ 10	+ 530
Dispositifs installés fin 2010	1 985	935	350	10	3 280
Nombre moyen de dispositifs en 2010	1 840	935	279	1	3 055

## 1. Maintien en condition opérationnelle des dispositifs de contrôle : 57,15 M€ en AE=CP

Les dépenses de maintien en condition opérationnelle recouvrent les dépenses de maintenance préventive (nettoyage des vitres et vérifications réglementaires), les dépenses de maintenance curative pour faire face aux pannes et aux accidents et l'évolution des logiciels. Ce poste intègre également les dépenses relatives au traitement du vandalisme.

Elles se répartissent comme suit :

Dispositif	Opération	Nombre	Coût unitaire *	Dépense 2010
<b>Radars fixes</b>	Maintenance préventive et curative	<b>1 840</b>	13 005 €	<b>23,93 M€</b>
	Vandalisme	<b>1 840</b>	8 010 €	<b>14,74 M€</b>
<b>Radars mobiles</b>	Maintenance préventive et curative	<b>935</b>	11 000 €	<b>10,29 M€</b>
	Remplacement des véhicules réformés	<b>35</b>	34 900 €	<b>1,22 M€</b>
<b>Feux rouges</b>	Maintenance préventive et curative	<b>279</b>	23 980 €	<b>6,69 M€</b>
	Vandalisme	<b>279</b>	1 000 €	<b>0,28 M€</b>
<b>Passages à niveaux</b>	Maintenance préventive et curative	<i>Néant</i>		
<b>Total du maintien en condition opérationnelle</b>				<b>57,15 M€</b>

\* Coût moyen constaté dans les marchés des dispositifs de contrôle.

Le coût plus faible du traitement du vandalisme pour les dispositifs feux rouges s'explique par leur implantation urbaine : la présence d'habitations (ainsi que potentiellement d'un éclairage public) à proximité des dispositifs devrait en effet limiter les dégradations de ces derniers.

Sur les **57,15 M€** nécessaires au maintien en condition opérationnelle des dispositifs de contrôle en 2010, **6,90 M€** concernent les dispositifs installés en 2010.

## 2. Déploiement des nouveaux dispositifs de contrôle : 48,50 M€ en AE=CP

Type de dispositif	Nombre	Coût unitaire *	Dépense 2009
Radars fixes	320	75 000 €	<b>24,00 M€</b>
Feux rouges	200	115 000 €	<b>23,00 M€</b>
Passages à niveaux	10	150 000 €	<b>1,50 M€</b>
<b>Total du déploiement des nouveaux dispositifs de contrôle</b>			<b>48,50 M€</b>

\* Coût moyen constaté dans les marchés actuels des dispositifs de contrôle.

Le coût d'installation d'un radar fixe comprend l'équipement de contrôle (radar, cabine, etc.) ainsi que les coûts relatifs au génie civil (y compris raccordement aux différents réseaux). Si le coût de l'équipement est globalement stable (sauf en cas de blindage de la cabine) celui relatif aux travaux de génie civil varie sensiblement en fonction du site retenu.

Le coût d'installation d'un dispositif de contrôle du respect des feux rouges comprend l'équipement de contrôle (dispositif, cabine) ainsi que les coûts relatifs au génie civil (y compris raccordement aux différents réseaux).

Le coût d'installation d'un dispositif de passages à niveaux comprend le génie civil et le dispositif physique de contrôle. Ces dispositifs seront installés sur les passages à niveau déclarés à risque par Réseau Ferré de France et ne faisant pas l'objet de travaux dans un délai rapproché (*pas d'installations prévues sur des sites susceptibles d'être modifiés à court terme*).

### 3. Pilotage du déploiement et du maintien en condition opérationnelle : 4,87 M€ en AE=CP

#### Dispositifs de contrôle du respect des feux rouges : 4,87 M€ en AE=CP

La mise en place des dispositifs de contrôle du respect des feux rouges nécessite un pilotage des différents industriels. Ce pilotage comprend aussi bien la partie déploiement que la partie maintenance. Pour cette dernière, elle consiste également à l'installation de personnels des entreprises au sein du Centre National de Traitement de Rennes afin de mettre en place une télé-maintenance des dispositifs de contrôle.

#### ACTION n° 02 : Centre National de Traitement

	Titre 2	Hors titre 2	Total
Autorisations d'engagement		79 280 000	<b>79 280 000</b>
Crédits de paiement		79 280 000	<b>79 280 000</b>

#### ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

##### DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	50 070 000	50 070 000

#### 1. Dépenses liées à l'exploitation du Centre national de traitement (CNT) de Rennes : 16,42 M€ en AE=CP

##### Exploitation générale du CNT : 0,74 M€ :

L'exploitation générale du CNT regroupe l'exploitation de l'ensemble des applications informatiques dédiées uniquement au contrôle automatisé. Elle comprend en particulier les applications utilisées dans le cadre du traitement informatisé des infractions relevées par un dispositif de contrôle : lecture automatique des plaques, vidéocodage.

Une enveloppe de **0,74 M€** est prévue pour la maintenance corrective des applications propres à la chaîne du contrôle automatisé.

##### Télécommunications : 5,62 M€ :

Ces **5,62 M€** regroupent l'ensemble des dépenses de télécommunications du CNT et en particulier les frais de télécommunications liés aux échanges de données entre le CNT et l'ensemble des dispositifs de contrôle.

##### Minos (Système informatique d'application des décisions de justice) : 1,31 M€ :

L'application Minos assure le traitement automatisé des procédures et des décisions de justice au sein des tribunaux de police et des juridictions de proximité, elle participe donc activement au traitement des contentieux issus du contrôle automatisé.

Les dépenses relatives à l'exploitation de Minos se décomposent de la manière suivante :

- maintenance corrective et applicative de l'application Minos : **0,74 M€** ;
- aide aux utilisateurs dans le cadre des adaptations apportées à Minos (élaboration d'une notice d'utilisation et mise en place d'une assistance téléphonique) : **0,57 M€**

WinA (Système informatique d'application de gestion des amendes forfaitaires) : 0,54 M€ :

L'application WinA assure la gestion des amendes forfaitaires.

Le **0,54 M€** est uniquement consacré à l'aide fournie aux utilisateurs à la suite des adaptations apportées à WinA (élaboration d'une notice d'utilisation et mise en place d'une assistance téléphonique).

WinOMP (Système informatique d'application de gestion des décisions de l'officier du ministère public) : 3,03 M€ :

L'application WinOMP assure la gestion des décisions prises par l'officier du ministère public, notamment dans le cadre du contrôle automatisé.

Les dépenses relatives à l'exploitation de WinOMP se décomposent de la manière suivante :

- maintenance corrective et applicative de l'application WinOMP : **0,55 M€** ;
- maintenance adaptative des matériels (1.300 PC environ) : **0,63 M€** ;
- aide aux utilisateurs dans le cadre des adaptations apportées à WinOMP (élaboration d'une notice d'utilisation et mise en place d'une assistance téléphonique) : **0,47 M€** ;
- fourniture des consommables papiers (soit 800 lots de 1.000 feuilles par mois) : **0,76 M€** ;
- support au déploiement de l'application Infocentre : **0,36 M€**
- aide aux utilisateurs dans le cadre du déploiement de l'Infocentre WinOMP (élaboration d'une notice d'utilisation et mise en place d'une assistance téléphonique) : **0,26 M€**

Télépaiement des amendes : 1,56 M€ :

Les dépenses relatives à l'exploitation du système de télépaiement des amendes se décomposent de la manière suivante :

- exploitation de l'application relative au télépaiement : **1,33 M€** ;
- maintenance corrective et applicative de l'application de télépaiement : **0,23 M€**

ICAM (Système d'information centralisé relatif aux amendes majorées) : 0,82 M€ :

L'application ICAM assure la gestion de l'ensemble des amendes majorées et donc en particulier de celles issues du contrôle automatisé.

Les dépenses relatives à l'exploitation d'ICAM se décomposent de la manière suivante :

- exploitation de l'infocentre : **0,26 M€** ;
- maintenance corrective et applicative de l'infocentre: **0,56 M€**

Centre d'appels : 2,50 M€ :

Depuis le mois de juillet 2008, un numéro d'appel unique, pour le centre d'appels du CNT et pour celui de la trésorerie du contrôle automatisé (TCA), est mis en place permettant aux usagers d'aboutir sur une plate-forme d'orientation des appels. Cette plate-forme reçoit en moyenne près de 5.000 appels par jour.

Pour les questions relatives aux avis de contraventions, les usagers sont ensuite transférés vers le centre d'appels du CNT. Ce dernier reçoit 4.000 appels par jour en moyenne.

Les **2,50 M€** prévus en 2010 couvrent les dépenses relatives à la plate-forme commune et au centre d'appels du CNT. Ils ne couvrent pas les dépenses du centre d'appels de la TCA.

Assistance à maîtrise d'ouvrage technique (AMOT) : 0,30 M€ :

Dans le cadre du suivi du marché relatif à l'exploitation et au développement du CNT de Rennes (dénommé marché CNT2), la direction du projet interministériel du contrôle automatisé (DPICA) s'appuie sur une assistance à maîtrise d'ouvrage. Cette dernière a, en particulier, pour fonction de suivre précisément l'exécution des prestations prévues dans le marché CNT2.

## **2. Dépenses liées au développement du CNT : 5,31 M€ en AE=CP**

Exploitation générale du CNT : 0,16 M€ :

Une enveloppe de **0,16 M€** est prévue pour financer les études d'impact liées aux évolutions des applications dédiées à la chaîne du contrôle automatisé.

Minos : 3,80 M€ :

Les dépenses relatives au développement de l'application Minos se décomposent de la manière suivante :

- formation de près d'un millier d'agents du ministère de la justice et des libertés aussi bien à l'application Minos qu'au logiciel d'interrogation statistique de Minos: **3,65 M€** ;
- études préalables au développement de l'application Minos dans les POM et COM : **0,15 M€**

WinA : 1,18 M€ :

Le **1,18 M€** est uniquement consacré à la fourniture de 500 postes de travail et périphériques dédiés à l'application WinA.

WinOMP : 0,17 M€ :

Une enveloppe de **0,17 M€** est prévue pour financer les études préalables au développement de l'application Minos dans les POM et COM.

**3. Dépenses liées à l'édition et à l'affranchissement des différents documents issus de la chaîne du contrôle automatisé : 26,88 M€ en AE=CP**

Les dépenses d'édition et d'affranchissement de la chaîne du contrôle automatisé se décomposent en trois blocs distincts : les dépenses liées aux envois des avis de contravention (ACO), les dépenses liées aux envois des amendes forfaitaires majorées (AFM) et les dépenses liées au traitement des courriers reçus (TRC) par le CNT.

En 2010, il est prévu de traiter l'envoi de 10,69 millions d'ACO dont 1,85 million relatif au renvoi d'un avis de contravention à la suite de la déclaration d'un autre conducteur. Les dépenses relatives à ces envois s'élèvent à **8,25 M€** et se décomposent de la manière suivante :

- édition : **2,90 M€** (10,69 millions d'envois à 0,27 €) ;
- affranchissement : **5,35 M€** (10,69 millions d'envois à 0,50 €).

En 2010, le nombre d'AFM émises devrait être de l'ordre de 1,68 million, soit près de 19 % du nombre d'ACO initial qui sont au nombre de 8,84 millions (soit 10,69 millions d'ACO – 1,85 millions d'ACO relatifs au renvoi d'un avis de contravention à la suite de la déclaration d'un autre conducteur). Les dépenses relatives à ces envois s'élèvent à 6,99 M€ et se décomposent de la manière suivante :

- édition : **1,82 M€** (1,68 millions d'envois à 1,09 €) ;
- affranchissement : **5,17 M€** (1,68 millions d'envois à 3,08 €).

En 2010, près de 4,47 millions de courriers devraient être reçus par le CNT. La majorité de ces courriers est relative à la déclaration, à la suite de l'envoi d'un premier avis de contravention, d'un conducteur différent de celui indiqué sur le certificat d'immatriculation. Les dépenses relatives à ce traitement s'élèvent à **11,53 M€** et se décomposent de la manière suivante :

- traitement des courriers (numérisation) : **11,22 M€** (4,47 millions de courriers à 2,51 €) ;
- affranchissement (dans le cadre du renvoi d'un dossier à un OMP local) : **0,31 M€**

En 2010, il est prévu de procéder à des recherches d'adresse dans le fichier de changement d'adresse de la Poste. Cette nouvelle procédure devrait permettre de limiter le nombre de contestation de contrevenant déclarant n'avoir pas reçu l'ACO initial à la suite d'un changement d'adresse non déclaré dans le fichier national des immatriculations. Les dépenses relatives à ces recherches s'élèvent à **0,11 M€** (0,11 million de recherches à 0,97 €).

**4. Dépenses liées à l'expérimentation du procès verbal électronique (PVe): 1,46 M€ en AE=CP**

Le procès verbal électronique (PVe) vise à moderniser le processus de constatation et de traitement des infractions à la circulation routière relevant de l'amende forfaitaire dont la principale, en termes de volumétrie, est le stationnement. L'expérimentation porte sur l'utilisation d'un système électronique (type PDA [« personnel digital assistant »], stylo à mémoire ou autre) dans le cadre de la constatation des infractions.

En 2010, les besoins nécessaires à l'expérimentation, en matière de fonctionnement, s'élèvent à **1,46 M€** et se décomposent de la manière suivante :

- maintenance corrective et applicative des applications dédiées au PVe : **0,96 M€** ;
- aides apportées aux utilisateurs (élaboration d'une notice d'utilisation et mise en place d'une assistance téléphonique) : **0,50 M€**

## ■ DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	25 140 000	25 140 000
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	4 070 000	4 070 000

### 1. Dépenses liées à l'exploitation du Centre national de traitement (CNT) de Rennes: 24,50 M€ en AE=CP

#### Exploitation générale du CNT : 22,58 M€ :

Une enveloppe de **22,58 M€** est prévue pour l'hébergement du CNT à Rennes et l'exploitation des applications dédiées au contrôle automatisé.

#### Minos (Système informatique d'application des décisions de justice) : 1,12 M€ :

Le **1,12 M€** est consacré à l'exploitation de l'application Minos V-2 et de ses extensions sur Nantes et Grigny hébergée par le ministère de la justice et des libertés.

#### WinA (Système informatique d'application de gestion des amendes forfaitaires) : 0,44 M€ :

Une enveloppe de **0,44 M€** est prévue pour l'hébergement et l'exploitation de l'application WinA.

#### WinOMP : 0,36 M€ :

Le **0,36 M€** est uniquement consacré à l'exploitation, à l'hébergement et à la maintenance de l'application Infocentre-WinOMP

### 2. Dépenses liées au développement du CNT : 2,95 M€ en AE=CP

#### Développement des applications dédiées au CNT : 1,20 M€ :

Une enveloppe de **1,20 M€** est prévue pour financer la maintenance évolutive et adaptative, non identifiée lors du lancement du marché CNT2, des applications dédiées à la chaîne du contrôle automatisé (vidéocodage, lecture automatique des plaques, etc.).

#### Minos : 0,50 M€ :

Une enveloppe de **0,50 M€** est prévue pour financer la maintenance évolutive et adaptative, non identifiée lors du lancement du marché CNT2, de l'application Minos.

#### WinOMP : 0,50 M€ :

Une enveloppe de **0,50 M€** est prévue pour financer la maintenance évolutive et adaptative, non identifiée lors du lancement du marché CNT2, de l'application WinOMP.

#### Télépaiement des amendes : 0,35 M€ :

La mise en place de moyens de télépaiement adaptés est un des éléments favorisant le paiement rapide des contraventions. Ces moyens continueront à être développés dans l'avenir avec la mise en place de terminaux de paiement chez les buralistes ou au sein des trésoreries.

Une enveloppe de **0,35 M€** est prévue pour financer la maintenance évolutive et adaptative, non identifiée lors du lancement du marché CNT2, de cette application.

**ICAM : 0,40 M€ :**

Une enveloppe de **0,40 M€** est prévue pour financer la maintenance évolutive et adaptive, non identifiée lors du lancement du marché CNT2, de l'infocentre ICAM hébergé par le ministère du budget, des comptes publics, de la fonction publique et de la réforme de l'État.

**3. Dépenses liées à l'expérimentation du PVe: 1,76 M€ en AE=CP**

Une enveloppe de **1,76 M€** est prévue pour l'hébergement et l'exploitation des applications dédiées au PVe.

**COÛTS SYNTHÉTIQUES**

**Une présentation des coûts synthétiques du Centre national de traitement (CNT) de Rennes est effectuée ci-dessous.**

Cette présentation sépare les coûts rattachés au CNT en quatre grands blocs : exploitation du CNT, développement du CNT, éditique et affranchissement liés aux envois des avis de contravention et procès-verbal électronique (PVe).

**1. Exploitation du Centre National de Traitement de Rennes : 40,92 M€ en AE=CP**

L'exploitation du CNT prend en compte l'ensemble des dépenses relatives au bon fonctionnement des applications informatiques traitant des données liées au contrôle automatisé. Elle comprend en particulier l'exploitation des applications dédiées uniquement au contrôle automatisé, avec en particulier les applications utilisées dans le cadre du traitement informatisé des infractions relevées par un dispositif de contrôle : lecture des plaques, vidéocodage. Elle comprend aussi le fonctionnement des applications participant partiellement à la politique de contrôle automatisé : Minos, WinA, WinOMP, ICAM.

Il convient aussi d'y ajouter les dépenses nécessaires au fonctionnement du centre d'appels et à la prise en charge de l'assistance à maîtrise d'ouvrage.

Les dépenses relatives à cette exploitation se décomposent de la manière suivante :

- hébergement et exploitation : 26,09 M€ ;
- maintenance : 3,45 M€ ;
- aides aux utilisateurs ; 2,20 M€ ;
- fourniture des consommables : 0,76 M€ ;
- télécommunications : 5,62 M€ ;
- centre d'appels : 2,50 M€ ;
- AMOT : 0,30 M€.

**2. Développement du Centre National de Traitement de Rennes : 8,26 M€ en AE=CP**

L'accroissement du contrôle automatisé et en particulier sa diversification rend nécessaire le développement continu des applications informatiques traitant des données issues du contrôle automatisé. Ces développements nécessiteront le cas échéant la mise en place de session de formation. En outre, l'accroissement du volume de dossiers à traiter rend nécessaire le renouvellement de certains matériels, en particulier le matériel d'ouverture automatique des plis.

Les dépenses relatives à ce développement se décomposent de la manière suivante ;

- développement des applications existantes : 3,43 M€ ;
- aides aux utilisateurs (formation et/ou assistance téléphonique) : 3,65 M€ ;
- achat de matériel : 1,18 M€.

**3. Éditique et affranchissement des différents documents issus de la chaîne du contrôle automatisé : 26,88 M€ en AE=CP**

Les dépenses d'éditique et d'affranchissement de la chaîne du contrôle automatisé recouvrent les dépenses d'édition, de publipostage et de routage de l'ensemble des avis de contravention ainsi que des amendes forfaitaires majorées issues du contrôle automatisé. Elles recouvrent aussi les dépenses liées au traitement du courrier reçu au CNT ainsi qu'à la recherche d'adresse dans le fichier CHARADE de la Poste.

Ces dépenses se décomposent de la manière suivante :

- éditique : 4,72 M€ ;
- affranchissement : 10,83 M€ ;
- traitement des courriers (numérisation) : 11,22 M€ ;
- recherche d'adresse dans le fichier CHARADE : 0,11 M€.

#### 4. Expérimentation du procès verbal électronique (PVe) : 3,22 M€ en AE=CP

Le procès verbal électronique vise à moderniser le processus de constatation et de traitement des infractions à la circulation routière relevant de l'amende forfaitaire. En 2010, les besoins nécessaires à l'expérimentation s'élèvent à 3,22 M€.

### ACTION n° 03 : Soutien au programme

	Titre 2	Hors titre 2	Total
Autorisations d'engagement		6 200 000	<b>6 200 000</b>
Crédits de paiement		6 200 000	<b>6 200 000</b>

### ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

#### DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	6 200 000	6 200 000

#### 1. Études : 2,30 M€ en AE=CP

Le développement de la politique de contrôle automatisé nécessite la mise en œuvre de nombreuses études et expérimentations. A cet effet, il est prévu notamment en 2010 la poursuite d'études permettant la mise en œuvre de nouveaux systèmes de contrôle (vitesse moyenne, « radars mobiles » en circulation...). Une enveloppe de **2,00 M€** est prévue à cet effet.

En outre, il convient d'ajouter l'observation par sondages de paramètres de la circulation routière et du comportement des conducteurs en France, pour un coût de **0,30 M€**. Les informations issues de ces sondages permettent de suivre une partie des indicateurs du programme.

#### 2. Communication : 3,50 M€ en AE=CP

L'une des composantes essentielles de la politique de développement des dispositifs de contrôle automatisé est l'acceptabilité sociale d'un tel dispositif et de la règle qu'il contrôle : le respect du code de la route. Ainsi, le développement du contrôle automatisé suppose une large communication pédagogique d'accompagnement. Une enveloppe de **3,50 M€** est prévue à cet effet.

#### 3. Fonctionnement des structures dédiées au pilotage du projet de contrôle automatisé : 0,40 M€ en AE=CP

Une enveloppe de **0,40 M€** est destinée à couvrir les dépenses des services affectés au contrôle automatisé (Officiers du ministère public [OMP], Centre automatisé de constatation des infractions routières [CACIR] et Direction du projet interministériel du contrôle automatisé [DPICA]).



## PROGRAMME 752

**FICHER NATIONAL DU PERMIS DE CONDUIRE**

MINISTRE CONCERNÉ :  
BRICE HORTEFEUX, MINISTRE DE L'INTÉRIEUR, DE L'OUTRE-MER  
ET DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

Présentation stratégique du projet annuel de performances	40
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	41
Présentation du programme et des actions	44
Objectifs et indicateurs de performance	47
Justification au premier euro	48

## PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET ANNUEL DE PERFORMANCES

Henri-Michel COMET

Secrétaire général du ministère de l'intérieur, de l'outre mer et des collectivités territoriales

Responsable du programme n° 752 : Fichier national du permis de conduire

Afin de faire progresser le respect du code de la route et de diminuer très sensiblement la mortalité routière, le Gouvernement a décidé d'automatiser le contrôle de certaines infractions. Dans le cadre du compte d'affectation spéciale dont il relève, ce programme, financé au moyen d'une partie des recettes des amendes perçues par la voie du système de contrôle-sanction-automatisé, permet de gérer les droits à conduire (retraits et restitutions de points) via l'actuel fichier national du permis de conduire (application « Système national des permis de conduire » - SNPC), ainsi que de procéder à sa modernisation (projet FAETON).

L'objectif gouvernemental est ainsi double :

- améliorer la protection des automobilistes ;
- optimiser et simplifier la gestion des permis de conduire.

Dans cette optique, l'installation du contrôle-sanction-automatisé, symbole d'une nouvelle politique de sécurité routière, est à l'origine de la profonde modification des comportements observés sur la route. Ce dispositif a largement fait ses preuves. Il est à la source de la forte baisse des vitesses pratiquées par les automobilistes. Ses résultats sur l'accidentalité sont spectaculaires. Dans les zones accidentogènes couvertes par les radars, les accidents ont quasiment disparu, et l'incidence de la baisse des vitesses sur la diminution du nombre et de la gravité des accidents est clairement établie.

Afin de soutenir et de prolonger ces progrès opérationnels auxquels les citoyens sont très sensibles, il est indispensable de revoir entièrement l'architecture de l'application SNPC afin de l'interfacer avec l'ensemble des acteurs publics et privés. En effet, outre le ministère de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales sont concernés : les ministères chargés des transports, de l'agriculture, de la défense, de l'éducation nationale, de la justice, de la santé-jeunesse et sport, de l'économie et des finances, ainsi que les opérateurs privés intervenant dans l'apprentissage de la conduite et la gestion des droits à conduire sans oublier la dimension européenne du projet.

Ainsi pourront être pris en compte l'ensemble des besoins de communication et d'échanges avec les différents acteurs. La future application sera en mesure d'apporter un très grand nombre de traitements et de consultations tout en intégrant les évolutions juridiques.

Par ailleurs, elle sera conçue pour simplifier les démarches des administrés en étant totalement intégrée à l'e-administration ; enfin, elle intégrera la fabrication centralisée du futur type de permis de conduire. La nouvelle application devra être opérationnelle pour le deuxième semestre 2012 afin de respecter l'échéance européenne du 1<sup>er</sup> janvier 2013 d'harmonisation de la gestion des États membres en matière de permis de conduire avec notamment la prise en compte de la transposition en droit français de la directive européenne.

### RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

<b>OBJECTIF 1</b>	<b>Moderniser le système informatique du fichier national du permis de conduire</b>
INDICATEUR 1.1	Taux de réalisation du programme de modernisation du système informatique du FNPC

**PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES**

## 2010 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS DEMANDÉS

## 2010 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action / sous-action		Titre 3 Dépenses de fonctionnement	FDC et ADP attendus en 2010
01	<b>Fichier national du permis de conduire</b>	16 050 000	
Total		<b>16 050 000</b>	

## 2010 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action / sous-action		Titre 3 Dépenses de fonctionnement	FDC et ADP attendus en 2010
01	<b>Fichier national du permis de conduire</b>	16 050 000	
Total		<b>16 050 000</b>	

**Fichier national du permis de conduire**

Programme n° 752 | PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

## 2009 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LOI DE FINANCES INITIALE)

## 2009 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action / sous-action		Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Prévisions FDC et ADP 2009
01	<b>Fichier national du permis de conduire</b>	10 350 000	
Total		<b>10 350 000</b>	

## 2009 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action / sous-action		Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Prévisions FDC et ADP 2009
01	<b>Fichier national du permis de conduire</b>	10 350 000	
Total		<b>10 350 000</b>	

## PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertes en LFI pour 2009	Demandées pour 2010	Ouverts en LFI pour 2009	Demandés pour 2010
<b>Titre 3. Dépenses de fonctionnement</b>	10 350 000	16 050 000	10 350 000	16 050 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	10 350 000	16 050 000	10 350 000	16 050 000
<b>Total</b>	<b>10 350 000</b>	<b>16 050 000</b>	<b>10 350 000</b>	<b>16 050 000</b>

**Fichier national du permis de conduire**

Programme n° 752 | PRÉSENTATION DU PROGRAMME ET DES ACTIONS

**PRÉSENTATION DU PROGRAMME ET DES ACTIONS**

## PRÉSENTATION PAR ACTION DES CRÉDITS DEMANDÉS

Numéro et intitulé de l'action		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
01	Fichier national du permis de conduire	16 050 000	16 050 000
<b>Total</b>		<b>16 050 000</b>	<b>16 050 000</b>

## PRÉSENTATION DU PROGRAMME

---

### Finalités :

Ce programme s'inscrit dans la perspective générale qui est celle du compte d'affectation spéciale dont il relève : faire progresser le respect du code de la route. Ses objectifs propres sont liés à la poursuite du déploiement du contrôle-sanction automatisé.

L'objet spécifique du présent programme, à savoir la gestion du droit à conduire ainsi que la modernisation du fichier national de permis de conduire, est financé au moyen d'une partie des recettes des amendes perçues par la voie du système de contrôle-sanction automatisé.

### Pilotage et acteurs :

Le responsable du programme s'appuie, pour l'exercice de sa fonction, sur les services du ministère de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales : direction de la modernisation et de l'action territoriale (sous-direction de la circulation et de la sécurité routières) et direction des systèmes d'information et de communication.

## RÉCAPITULATION DES ACTIONS

---

■ ACTION n° 01 : Fichier national du permis de conduire

---

## PRÉSENTATION DES ACTIONS

---

### ACTION n° 01

#### Fichier national du permis de conduire

---

L'application réglementaire « Système National des Permis de Conduire (SNPC) » regroupe toutes les informations nécessaires à la gestion des droits de conduire (examens du permis de conduire, commissions médicales, mesures administratives et judiciaires, retraits et reconstitutions de points...) et gère quelque 38 millions de dossiers individuels de permis de conduire.

Cette application, élaborée en 1989 et déployée en 1992, est en passe d'atteindre la limite de ses capacités de traitement, en raison du volume croissant des données enregistrées, des flux particulièrement importants d'échanges d'information qu'elle doit supporter ou encore des modifications des règles de gestion du permis de conduire intervenues au cours des dernières années.

C'est pourquoi, fin 2006, le Comité interministériel de la sécurité routière a décidé de refondre l'application SNPC afin de l'inscrire dans une logique de modernisation et de rationalisation des procédures administratives.

L'objectif du projet, dénommé FAETON, consiste à bâtir une nouvelle architecture informatique utilisant les technologies les plus modernes afin de satisfaire l'ensemble des besoins de communication et d'échanges avec les différents acteurs, y compris ceux exprimés par nos partenaires européens. L'application doit répondre aux caractéristiques suivantes :

- supporter un très grand nombre de traitements et de consultations ;
- s'adapter dans les meilleurs délais aux évolutions juridiques ;
- permettre la fabrication centralisée du futur permis de conduire renouvelé (sous forme d'une carte plastifiée pouvant intégrer une puce électronique) ;
- être plus facilement accessible par le grand public en prévoyant le plus grand nombre possible de téléprocédures.

Afin de déterminer le périmètre du projet FAETON, une démarche a été initiée dès 2007, visant à établir un document de synthèse répertoriant, de manière exhaustive, la réglementation relative au permis de conduire ainsi que les différentes règles de gestion juridiques et fonctionnelles actuellement mises en œuvre dans l'application SNPC.

Ce document, base de travail dans le cadre de la conduite du projet FAETON, a été présenté aux principaux partenaires interministériels concernés lors de plusieurs réunions de travail organisées jusqu'à l'été 2008. Lors de ces rencontres, il a été demandé à chaque partenaire de présenter ses observations sur l'application actuelle, ainsi que les propositions d'évolutions juridiques et / ou techniques qu'il lui paraîtrait opportun d'examiner pour améliorer le dispositif existant, au regard notamment du service rendu aux usagers et de l'optimisation des procédures administratives.

Ces contributions recueillies à partir de l'automne 2008 servent de fondement juridique et fonctionnel au cahier des charges du projet FAETON dont le lancement est prévu durant le second semestre 2009.

La nouvelle application devrait être opérationnelle à partir de 2012.

## OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

### OBJECTIF n° 1 : Moderniser le système informatique du fichier national du permis de conduire

#### INDICATEUR 1.1 : Taux de réalisation du programme de modernisation du système informatique du FNPC

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2007 Réalisation	2008 Réalisation	2009 Prévision PAP 2009	2009 Prévision actualisée	2010 Prévision	2011 Cible
Taux de réalisation du programme de modernisation du système informatique du FNPC	%	N.D	5	20	7	20	95

#### Précisions méthodologiques

L'indicateur permet de mesurer l'avancement à la fois de la modernisation de l'actuel fichier national du permis de conduire (FNPC) qui permet de gérer le droit de conduire (retraits et restitutions de points) ainsi que du développement du nouveau système national des permis de conduire (projet Faeton).

**Modalités de calcul** : engagements juridiques de l'année, rapportés au coût total du projet.

**Fichier national du permis de conduire**

Programme n° 752 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

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

Numéro et intitulé de l'action / sous-action		Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
		Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total
01	<b>Fichier national du permis de conduire</b>		16 050 000	<b>16 050 000</b>		16 050 000	<b>16 050 000</b>
Total			<b>16 050 000</b>	<b>16 050 000</b>		<b>16 050 000</b>	<b>16 050 000</b>

## SUIVI DES CRÉDITS DE PAIEMENT ASSOCIÉS À LA CONSOMMATION DES AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

<table border="1" style="margin: auto;"> <tr><td style="text-align: center;">AE LFI 2009 + reports 2008 vers 2009</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">(1)</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">24 912 041</td></tr> </table>		AE LFI 2009 + reports 2008 vers 2009	(1)	24 912 041	<table border="1" style="margin: auto;"> <tr><td style="text-align: center;">CP LFI 2009+ reports 2008 vers 2009</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">(2)</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">33 488 472</td></tr> </table>		CP LFI 2009+ reports 2008 vers 2009	(2)	33 488 472		
AE LFI 2009 + reports 2008 vers 2009											
(1)											
24 912 041											
CP LFI 2009+ reports 2008 vers 2009											
(2)											
33 488 472											
Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2008	<b>AE demandées pour 2010</b>	CP demandés sur AE antérieures à 2010*	CP demandés sur AE nouvelles en 2010	<b>Total des CP demandés pour 2010</b>	<b>Prévision du solde des engagements non couverts par des CP au 31/12/2010</b>						
(3)	(4)	(5)	(6)	(7) = (5) + (6)	(8)						
8 576 431	<b>16 050 000</b>	3 050 000	13 000 000	<b>16 050 000</b>	<b>15 876 430</b>						
					<table border="1" style="margin: auto;"> <tr><td style="text-align: center;">Estimation des CP 2011 sur engagements non couverts au 31/12/2010</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">(9)</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">5 000 000</td></tr> </table>	Estimation des CP 2011 sur engagements non couverts au 31/12/2010	(9)	5 000 000			
Estimation des CP 2011 sur engagements non couverts au 31/12/2010											
(9)											
5 000 000											
					<table border="1" style="margin: auto;"> <tr><td style="text-align: center;">Estimation des CP 2012 sur engagements non couverts au 31/12/2010</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">(10)</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">7 000 000</td></tr> </table>	Estimation des CP 2012 sur engagements non couverts au 31/12/2010	(10)	7 000 000			
Estimation des CP 2012 sur engagements non couverts au 31/12/2010											
(10)											
7 000 000											
					<table border="1" style="margin: auto;"> <tr><td style="text-align: center;">Estimation du montant maximal de CP nécessaires après 2012 pour couvrir les engagements non couverts au 31/12/2010**</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">(11) = (8) - (9) - (10)</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">3 876 430</td></tr> </table>	Estimation du montant maximal de CP nécessaires après 2012 pour couvrir les engagements non couverts au 31/12/2010**	(11) = (8) - (9) - (10)	3 876 430			
Estimation du montant maximal de CP nécessaires après 2012 pour couvrir les engagements non couverts au 31/12/2010**											
(11) = (8) - (9) - (10)											
3 876 430											

\* Cette case n'a pas vocation à correspondre à un calcul théorique de la tranche des CP 2010 pouvant couvrir les engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2009.

\*\* Ces données constituent un calcul arithmétique maximal ne prenant pas en compte les désengagements de crédits rendus nécessaires en gestion.

Case 8 : il s'agit des AE engagées au titre du projet FAETON et non couvertes au 31/12/2010.

**Fichier national du permis de conduire**

Programme n° 752 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

## JUSTIFICATION PAR ACTION

**ACTION n° 01 : Fichier national du permis de conduire**

	Titre 2	Hors titre 2	Total
Autorisations d'engagement		16 050 000	<b>16 050 000</b>
Crédits de paiement		16 050 000	<b>16 050 000</b>

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

## — DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	16 050 000	16 050 000

Les crédits demandés servent à la gestion des droits à conduire (retraits et restitutions des points) dans l'actuel fichier national des permis de conduire (FNPC) et à la maintenance de l'application informatique associée. Les coûts sont pour partie corrélés à l'accroissement du nombre de radars automatiques, car une part importante des infractions génératrices de retraits de points est relevée par les dispositifs répressifs mis en œuvre par les forces de l'ordre.

Pour 2010, les coûts reposent sur une prévision d'envoi de près de 16 millions de lettres (retraits, restitutions ou informations sur le nombre de points restants lorsque le solde atteint 6 points) soit une progression moyenne de l'ordre de 30 % correspondant à celle observée ces dernières années (28 % entre 2006 et 2007 et 38 % de 2007 à 2008), qui s'explique par la poursuite du déploiement des appareils de contrôle automatique et le renforcement des contrôles routiers.

La demande de crédits en 2010 relative à ce programme ne porte que sur les crédits de fonctionnement nécessaires à la gestion du permis à points par le service du Fichier national des permis de conduire. En effet, l'avancement du projet FAETON de modernisation du système informatique est financé à partir des crédits reportés.

Le retard observé quant à la mise en œuvre de cette nouvelle application résulte pour partie de la démarche entreprise visant en particulier à évaluer les impacts de la mise en place du téléservice dénommé « Télépoints », permettant aux titulaires de permis de conduire d'accéder par internet à leur solde de points. Cette étape a mis en évidence la complexité de l'équilibre entre sécurisation de l'accès, afin de préserver la confidentialité des données, et simplification des procédures de communication des informations aux titulaires du permis de conduire.

La phase de concertation interministérielle, entre les différents acteurs du permis de conduire, lancée en 2008, a permis de concrétiser le cahier des charges fonctionnel support de la consultation lancée à partir de l'automne 2009 de manière à aboutir à une notification au printemps 2010.