

# PLF 2015 - EXTRAIT DU BLEU BUDGÉTAIRE DE LA MISSION : CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS

---

Version du 07/10/2014 à 08:45:55

PROGRAMME 751 :  
RADARS

---

MINISTRE CONCERNÉ : BERNARD CAZENEUVE, MINISTRE DE L'INTERIEUR

## TABLE DES MATIÈRES

Présentation stratégique du projet annuel de performances	2
Objectifs et indicateurs de performance	4
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	7
Justification au premier euro	10

## PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET ANNUEL DE PERFORMANCES

Jean-Robert LOPEZ

Délégué à la sécurité et à la circulation routières

Responsable du programme n° 751 : Radars

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

Le programme est financé par une fraction du produit des amendes forfaitaires dressées dans le cadre du contrôle automatisé.

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

- la Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR), et plus particulièrement le département du contrôle automatisé, chargé du déploiement et de la maintenance des dispositifs de contrôle automatisé ;
- 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) de la Direction générale des finances publiques ;
- 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 (DDI), indiquent à la DSCR les lieux susceptibles de devoir être équipés de dispositifs de contrôle automatisé. Les DDI sont également les interlocutrices de la DSCR pour le déploiement et l'entretien des équipements.

Le programme 751 regroupe trois actions :

- Action 01 « Dispositifs de contrôle », recouvrant le déploiement et le soutien des dispositifs de contrôle ;
- Action 02 « Centre national de traitement », recouvrant la subvention pour charges de service public versée à l'ANTAI, en charge du traitement des infractions ;
- Action 03 « Soutien au programme », recouvrant les dépenses d'étude, de communication et de fonctionnement courant relatives au programme, à l'exception de celles de l'ANTAI.

La politique de déploiement des radars automatiques, décidée en 2002 et mise en œuvre à partir de 2003, a fortement contribué à la baisse de la mortalité sur les routes. En 2013, le nombre de personnes tuées sur les routes (3 268) en France métropolitaine diminue de 10,5 % par rapport à 2012.

Le parc de radars automatiques sera constitué à la fin de l'année 2014 d'environ 4 200 équipements, permettant de couvrir la grande majorité des zones les plus dangereuses et accidentogènes du territoire. En 2015, le parc sera maintenu à 4 200 équipements en assurant à la fois le renouvellement des systèmes les plus anciens et l'adaptation continue du parc aux enjeux de sécurité routière.

La priorité sera ainsi donnée en 2015, dans la continuité de 2014, à la modernisation et à l'adaptation du parc, avec notamment la poursuite du déploiement des radars mobiles de nouvelle génération et l'installation des premiers « radars chantiers » destinés à contrôler ces zones mais aussi toute zone de danger temporaire.

Concernant le traitement des avis de contravention, confié à l'ANTAI, la directive européenne n° 2011/82/UE du 25 octobre 2011, transposée en droit français par la loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013, permet la poursuite transfrontalière des conducteurs ressortissants de l'Union européenne en infraction sur le territoire français. Dans ce cadre, la France a mis en place en 2013 une procédure d'échange d'informations avec l'Allemagne, les Pays-Bas et l'Espagne, ces pays rejoignant les pays pour lesquels des accords bilatéraux sont déjà en vigueur : la Belgique depuis 2012, la Suisse depuis 2009 et le Luxembourg depuis 2005.

Enfin, l'ANTAI poursuivra en 2015 ses efforts de modernisation du processus de traitement des infractions avec, notamment, la consolidation et l'amélioration continue des applications et plates-formes informatiques (dématérialisation des dossiers transmis aux officiers du ministère public et tribunaux de proximité, archivage sécurisé, signature électronique, éditique...), l'adaptation de celui-ci aux nouveaux dispositifs de contrôle déployés et son extension aux véhicules étrangers.

## RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

<b>OBJECTIF 1</b>	<b>Assurer l'efficacité du système de contrôle automatisé, en termes de respect des règles du code de la route et en termes de gestion</b>
INDICATEUR 1.1	Évolution des vitesses moyennes
INDICATEUR 1.2	Taux d'avis de contravention par rapport au nombre d'infractions relevées par les dispositifs de contrôle des vitesses
INDICATEUR 1.3	Disponibilité des radars

## OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

### ÉVOLUTION DE LA MAQUETTE DE PERFORMANCE

L'unique objectif du programme 751 est évalué par trois indicateurs en PLF 2015 contre quatre en PLF 2014. L'indicateur 1.2 « Évolution des excès de vitesse de plus de 30 km/h et de plus de 40 km/h » du PLF 2014 est en effet supprimé en 2015 car les excès de vitesse de plus de 30 km/h et de plus de 40 km/h sont désormais très marginaux et ne permettent plus de mesurer les progrès de comportements. Les trois autres indicateurs du programme sont maintenus.

**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 unique objectif du programme traduit la performance globale du dispositif de contrôle automatisé, s'agissant aussi bien de son impact socio-économique que de son efficacité.

L'impact socio-économique est évalué par l'indicateur d'évolution des vitesses moyennes. Cet indicateur a pour finalité de constater l'impact du dispositif de contrôle automatisé sur le comportement des conducteurs.

L'efficacité est, pour sa part, évaluée par les deux indicateurs suivants :

- taux d'avis de contravention envoyés par rapport au nombre d'infractions relevées par les dispositifs de contrôle de vitesse ;
- disponibilité des radars.

Ces deux indicateurs ont pour finalité de vérifier l'efficacité de la gestion du dispositif de contrôle automatisé.

### INDICATEUR 1.1 : Évolution des vitesses moyennes

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2012 Réalisation	2013 Réalisation	2014 Prévision PAP 2014	2014 Prévision actualisée	2015 Prévision	2017 Cible
Évolution des vitesses moyennes	km/h	79,2	78,7	77,5	78,5	78,3	77

#### Précisions méthodologiques

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

Mode de calcul : L'ONISR fait réaliser, par une société spécialisée, des mesures de vitesse sur les différents réseaux routiers (autoroutes, routes nationales, routes départementales, voies urbaines) représentant environ 200 000 observations par an, réalisées à partir de 362 points d'observation. Ces mesures sont indépendantes de celles réalisées par les forces de l'ordre, en particulier celles réalisées par les dispositifs de contrôle automatisé.

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.

Sur les routes nationales et départementales et en agglomérations, les relevés de vitesse sont réalisés à l'aide de cinémomètres 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.

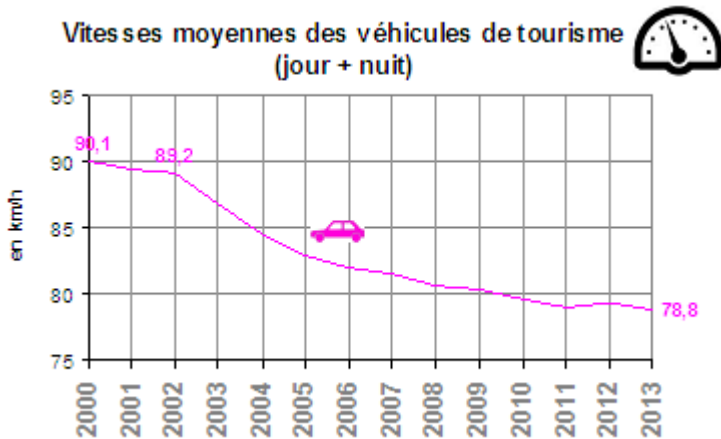
L'indicateur est calculé pour les véhicules de tourisme circulant de jour et de nuit sur le réseau métropolitain.

Avertissements : La mesure de cet indicateur est entachée du biais lié à la détection, par une fraction des usagers, de la présence des dispositifs de mesure, notamment du fait de l'essor des dispositifs avertisseurs de radars. Courant 2014, l'ONISR s'emploiera à faire émerger une technologie de mesure des vitesses moins détectable.

## JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Les prévisions et la cible tiennent compte de l'effet sur les comportements du déploiement des radars mobiles de nouvelle génération. Les augmentations des prévisions 2014 et 2015 sont liées au réalisé 2013.

L'évolution de l'indicateur depuis 2000 est la suivante :



On constate qu'à partir de 2002, année de la mise en œuvre du contrôle automatisé des infractions au code de la route, l'indicateur baisse fortement. Cette baisse peut être corrélée à l'impact des dispositifs de contrôle sur la vitesse.

### INDICATEUR 1.2 : Taux d'avis de contravention par rapport au nombre d'infractions relevées par les dispositifs de contrôle des vitesses

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2012 Réalisation	2013 Réalisation	2014 Prévision PAP 2014	2014 Prévision actualisée	2015 Prévision	2017 Cible
Pourcentage relatif seulement aux immatriculations françaises	%	72,5	76,5	70,0	72	73	75
Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères	%	70,80	77,5*	70,50	70,5	71	73

#### Précisions méthodologiques

\* 3 pays partenaires historiques en 2013 (Belgique, Suisse, Luxembourg)

Source des données : ANTAI

#### Mode de calcul :

Concernant le premier sous-indicateur : Le pourcentage est obtenu par le rapport entre le nombre d'avis de contravention (ACO) pour les véhicules ayant une immatriculation française envoyés aux contrevenants et le nombre d'infractions françaises détectées par les dispositifs de contrôle automatique de vitesse.

La valeur du premier sous-indicateur pour l'année 2012 a été ajustée afin de prendre la distinction, à compter du PAP 2014, des véhicules français et étrangers.

Concernant le second sous-indicateur : Le pourcentage est obtenu par le rapport entre d'une part le nombre d'avis de contravention (ACO) envoyés aux contrevenants conduisant un véhicule ayant une immatriculation étrangère et relevant d'un État échangeant les données d'immatriculation avec la France et, d'autre part, le nombre d'infractions de ces Etats détectées par les dispositifs de contrôle automatique de vitesse.

La création de ce second sous-indicateur est consécutive à l'entrée en vigueur au mois de novembre 2013 de la directive européenne autorisant la poursuite transfrontalière par échange d'information, permettant ainsi d'élargir les échanges avec les pays étrangers.

## JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

### Concernant le premier sous-indicateur

Le ratio du premier semestre 2014 a été de 72 %. L'ANTAI devrait maintenir ce taux sur l'année 2014.

Les évolutions de la chaîne de traitement automatisé permettent une amélioration constante du ratio. Depuis 2014, la réglementation permet de « zoomer » sur les photos afin d'améliorer la lisibilité des plaques d'immatriculation. De même la mise en place d'une nouvelle fonctionnalité telle que l'identification de voie permet de déterminer sur un cliché faisant apparaître plusieurs véhicules la voie du véhicule en infraction. Cette évolution sera progressivement déployée sur les radars fixes classiques les plus récents.

L'ANTAI prévoit de continuer cette démarche d'amélioration avec une nouvelle prévision du ratio de 73 % pour 2015 et 75 % pour 2017.

La valeur 2013 de 76,5 s'explique notamment par un report significatif d'avis de contravention 2012 à 2013, ce qui a augmenté artificiellement le taux 2013.

### Concernant le second sous-indicateur

Le périmètre des accords avec les pays partenaires est en constante progression :

Luxembourg en novembre 2004

Suisse en janvier 2007

Belgique en juin 2012

Les échanges avec les Pays-Bas et l'Allemagne ont été techniquement possibles à partir de février 2014.

L'accord initialement prévu en 2013 avec l'Espagne n'a pu aboutir jusqu'à présent, du fait notamment de l'annulation contentieuse de la Directive européenne sur les échanges d'informations.

## INDICATEUR 1.3 : Disponibilité des radars

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2012 Réalisation	2013 Réalisation	2014 Prévision PAP 2014	2014 Prévision actualisée	2015 Prévision	2017 Cible
Taux de disponibilité des radars	%	94,5	86,5	93,0	91	93	93

### Précisions méthodologiques

Source des données : Délégation à la sécurité et à la circulation routière.

Mode de calcul : Il s'agit du rapport moyen annuel entre le nombre d'équipements en état de fonctionnement et le nombre d'équipements mis en service.

## JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Après un niveau de disponibilité de 94,5 % en 2012, l'année 2013 a été marquée par la mise en place progressive d'un nouveau marché de maintenance regroupant 80 % du parc de radars qui a entraîné une baisse du taux de disponibilité (86,5 %) suite à des difficultés transitoires d'organisation.

L'amélioration observée depuis le dernier trimestre 2013 s'est poursuivie sur le 1<sup>er</sup> semestre 2014 avec un niveau de disponibilité supérieur à 90 % qui doit permettre d'atteindre la prévision actualisée de 91 %.

Pour 2015 et 2016, l'objectif de 93 % est une cible réaliste dans la mesure où le parc de radars sera stabilisé autour de 4 200 équipements, maintenant un juste équilibre entre taux de disponibilité et coûts de maintenance. Les marchés de maintenance seront par ailleurs en régime de croisière, garantissant une efficacité optimale. Enfin, le programme de modernisation du parc contribuera à l'atteinte de cet objectif en remplaçant des matériels anciens par des matériels récents.

## PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

### 2015 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS DEMANDÉS

#### 2015 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action / 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 2015	FDC et ADP attendus en 2015
01	<b>Dispositifs de contrôle</b>	90 738 544	26 405 756			<b>117 144 300</b>	
02	<b>Centre national de traitement</b>	79 708 510			13 915 190	<b>93 623 700</b>	
03	<b>Soutien au programme</b>	6 074 000		276 000		<b>6 350 000</b>	
Total		<b>176 521 054</b>	<b>26 405 756</b>	<b>276 000</b>	<b>13 915 190</b>	<b>217 118 000</b>	

#### 2015 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action / 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 2015	FDC et ADP attendus en 2015
01	<b>Dispositifs de contrôle</b>	90 738 544	26 405 756			<b>117 144 300</b>	
02	<b>Centre national de traitement</b>	79 708 510			13 915 190	<b>93 623 700</b>	
03	<b>Soutien au programme</b>	6 074 000		276 000		<b>6 350 000</b>	
Total		<b>176 521 054</b>	<b>26 405 756</b>	<b>276 000</b>	<b>13 915 190</b>	<b>217 118 000</b>	

## Radars

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

## 2014 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LOI DE FINANCES INITIALE)

## 2014 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action / 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 2014	Prévisions FDC et ADP 2014
01	<b>Dispositifs de contrôle</b>	93 135 477	25 679 960			<b>118 815 437</b>	
02	<b>Centre national de traitement</b>	80 273 566			14 030 997	<b>94 304 563</b>	
03	<b>Soutien au programme</b>	6 714 000	80 000	86 000		<b>6 880 000</b>	
Total		<b>180 123 043</b>	<b>25 759 960</b>	<b>86 000</b>	<b>14 030 997</b>	<b>220 000 000</b>	

## 2014 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action / 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 2014	Prévisions FDC et ADP 2014
01	<b>Dispositifs de contrôle</b>	93 135 477	25 679 960			<b>118 815 437</b>	
02	<b>Centre national de traitement</b>	80 273 566			14 030 997	<b>94 304 563</b>	
03	<b>Soutien au programme</b>	6 714 000	80 000	86 000		<b>6 880 000</b>	
Total		<b>180 123 043</b>	<b>25 759 960</b>	<b>86 000</b>	<b>14 030 997</b>	<b>220 000 000</b>	



## PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertes en LFI pour 2014	Demandées pour 2015	Ouverts en LFI pour 2014	Demandés pour 2015
<b>Titre 3. Dépenses de fonctionnement</b>	180 123 043	176 521 054	180 123 043	176 521 054
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	99 849 477	96 812 544	99 849 477	96 812 544
Subventions pour charges de service public	80 273 566	79 708 510	80 273 566	79 708 510
<b>Titre 5. Dépenses d'investissement</b>	25 759 960	26 405 756	25 759 960	26 405 756
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	25 679 960	26 405 756	25 679 960	26 405 756
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	80 000		80 000	
<b>Titre 6. Dépenses d'intervention</b>	86 000	276 000	86 000	276 000
Transferts aux entreprises	86 000		86 000	
Transferts aux autres collectivités		276 000		276 000
<b>Titre 7. Dépenses d'opérations financières</b>	14 030 997	13 915 190	14 030 997	13 915 190
Dotations en fonds propres	14 030 997	13 915 190	14 030 997	13 915 190
<b>Total</b>	<b>220 000 000</b>	<b>217 118 000</b>	<b>220 000 000</b>	<b>217 118 000</b>

## JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

## ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME

Numéro et intitulé de l'action / sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total
01 Dispositifs de contrôle		117 144 300	<b>117 144 300</b>		117 144 300	<b>117 144 300</b>
02 Centre national de traitement		93 623 700	<b>93 623 700</b>		93 623 700	<b>93 623 700</b>
03 Soutien au programme		6 350 000	<b>6 350 000</b>		6 350 000	<b>6 350 000</b>
Total		<b>217 118 000</b>	<b>217 118 000</b>		<b>217 118 000</b>	<b>217 118 000</b>

## SUBVENTIONS AUX OPÉRATEURS

(en milliers d'euros)

Opérateur(s) financé(s)	AE PLF 2015	CP PLF 2015
<b>ANTAI - Agence nationale de traitement automatisé des infractions (P753)</b>	<b>93 624</b>	<b>93 624</b>
Subventions pour charges de service public	79 709	79 709
Dotations en fonds propres	13 915	13 915
Transferts	0	0
<b>Total</b>	<b>93 624</b>	<b>93 624</b>

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

### ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2014

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2013 (RAP 2013)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2013 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2013	AE LFI 2014 + reports 2013 vers 2014 + prévision de FDC et ADP +LFR-I 2014	CP LFI 2014 + reports 2013 vers 2014 + prévision de FDC et ADP +LFR-I 2014	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2014
58 823 707		223 811 147	284 435 305	60 000 000

### ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2015	CP 2016	CP 2017	CP au-delà de 2017
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2014	CP demandés sur AE antérieures à 2015 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2016 sur AE antérieures à 2015	Estimation des CP 2017 sur AE antérieures à 2015	Estimation des CP au-delà de 2017 sur AE antérieures à 2015
60 000 000	0 0	0	0	0
AE nouvelles pour 2015 AE PLF / AE FDC et ADP	CP demandés sur AE nouvelles en 2015 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2016 sur AE nouvelles en 2015	Estimation des CP 2017 sur AE nouvelles en 2015	Estimation des CP au-delà de 2017 sur AE nouvelles en 2015
217 118 000	217 118 000 0	0	0	0
<b>Totaux</b>	<b>217 118 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENTS SUR AE 2015

CP 2015 demandés sur AE nouvelles en 2015 / AE 2015	CP 2016 sur AE nouvelles en 2015 / AE 2015	CP 2017 sur AE nouvelles en 2015 / AE 2015	CP au-delà de 2017 sur AE nouvelles en 2015 / AE 2015
100 %	0 %	0 %	0 %

Le solde des engagements non soldés au 31 décembre 2014 devrait s'élever à environ 60 M€. Ces engagements donneront lieu à paiement en 2015.

Il n'est cependant pas nécessaire d'ouvrir des CP en loi de finances 2015 pour les couvrir, compte tenu de la possibilité de reporter sur 2015 les CP non consommés en 2014.

**Radars**

Programme n° 751 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

## JUSTIFICATION PAR ACTION

**ACTION n° 01**  
**Dispositifs de contrôle****54 %**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus en 2015
Autorisations d'engagement		117 144 300	<b>117 144 300</b>	
Crédits de paiement		117 144 300	<b>117 144 300</b>	

Cette action porte les crédits demandés en vue de maintenir et de moderniser le parc de dispositifs de contrôle.

Ce parc devrait compter, au 31 décembre 2015, 4 200 appareils :

- 2 050 radars fixes (dispositifs de contrôle du respect des vitesses limites autorisées) ;
- 311 radars discriminants (radars fixes permettant de distinguer les vitesses des véhicules légers de celle des poids lourds) ;
- 538 radars mobiles (dispositifs de contrôle embarqués dans des véhicules des forces de l'ordre) ;
- 319 radars mobiles-mobiles (radars mobiles de nouvelle génération pouvant contrôler la vitesse dans le flux de circulation) ;
- 43 radars chantiers (radars semi-fixes destinés à assurer un contrôle des vitesses dans les zones de chantier ou de danger temporaire) ;
- 152 radars vitesse moyenne (radars permettant de mesurer la vitesse moyenne d'un véhicule sur un tronçon de route de plusieurs kilomètres) ;
- 712 radars feux rouges (radars permettant de sanctionner les franchissements illicites de feux tricolores) ;
- 75 radars passages à niveau (radars permettant de sanctionner les franchissements illicites de passages à niveau) ;

Par ailleurs, 890 radars pédagogiques (dispositifs signalant aux automobilistes leur vitesse, sans les sanctionner) sont dans les zones dangereuses non équipées de radars traditionnels afin d'inciter les usagers à respecter les limitations de vitesse.

La dotation demandée pour 2015 doit permettre de financer les dépenses liées :

- au déploiement des nouveaux dispositifs de contrôle : radars discriminants, mobiles de nouvelle génération (avec notamment l'acquisition de nouveaux véhicules dans lesquels ils sont installés), vitesses moyennes et chantiers ;
- 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.

Les dépenses de déploiement sont déterminées par le nombre d'équipements qu'il est prévu de commander en 2015, en remplacement d'anciens dispositifs. Le tableau ci-dessous précise le détail du plan de modernisation du parc pour l'année 2015 :

**Plan de modernisation du parc de dispositifs de contrôle en 2015**

Radars fixes	-123
Radars discriminants	+50
Radars mobiles	-130
Radars mobiles-mobiles	+120
Radars chantiers	+43
Radars vitesses moyennes	+40
TOTAL	0
Nombre de dispositifs remplacés	253

Les dépenses de maintien en condition opérationnelle et de pilotage sont, pour leur part, corrélées au nombre d'équipements qui seront effectivement en service en 2015. Ce nombre doit être pondéré. En effet, l'entretien de chaque équipement génère des dépenses à partir de la date à laquelle il a été effectivement installé ou mis en service et jusqu'à la date où il a été déposé. Ainsi, par exemple, un équipement installé ou mis en service le 1er juillet a une valeur de 0,5 (6 mois sur 12) dans le calcul du total. De même, un équipement déposé le 1er mai n'aura une valeur que de 0,33 (4 mois sur 12).

Le tableau ci-dessous détaille par type de dispositif de contrôle l'évolution de la composition du parc (nombre pondéré de dispositifs en service) :

Evolution du nombre pondéré de dispositifs de contrôle en service	Dispositifs pondérés 2011	Dispositifs pondérés 2012	Dispositifs pondérés 2013	Dispositifs pondérés 2014 (prévision)	Dispositifs pondérés 2015 (prévision)
Radars fixes	1 935	2 128	2 171	2 185	2 140
Radars discriminants	15	90	129	215	240
Radars mobiles	933	933	893	760	600
Radars mobiles-Mobiles	0	2	39	135	260
Radars chantiers	0	0	0	0	32
Radars vitesses moyennes	0	6	26	80	120
Radars feux rouges	563	675	710	712	712
Radars passages à niveau	1	12	24	60	75
Nombre total de dispositifs de contrôle-sanction	3 447	3 846	3 992	4 147	4 179

Le tableau ci-dessous détaille quant à lui l'évolution du parc de radars pédagogiques :

Evolution du nombre pondéré de dispositifs de contrôle en service	Dispositifs pondérés 2011	Dispositifs pondérés 2012	Dispositifs pondérés 2013	Dispositifs pondérés 2014 (prévision)	Dispositifs pondérés 2015 (prévision)
Radars pédagogiques	90	1 063	1 636	1 092	890

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Dépenses de fonctionnement</b>	<b>90 738 544</b>	<b>90 738 544</b>
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	90 738 544	90 738 544
<b>Dépenses d'investissement</b>	<b>26 405 756</b>	<b>26 405 756</b>
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	26 405 756	26 405 756
<b>Total</b>	<b>117 144 300</b>	<b>117 144 300</b>

### Maintien en condition opérationnelle des dispositifs de contrôle (68,9 M€ en AE et en CP)

Ce poste permet d'assurer :

- l'entretien des dispositifs en place (nettoyage) 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 ;
- la modification du positionnement des radars ou de leur implantation à la suite d'aménagements de voirie ou en fonction de l'évolution de l'accidentalité routière.

Ces dépenses sont exécutées sur du titre 3 (dépenses de fonctionnement).

## Radars

Programme n° 751 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Elles se répartissent comme suit :

Type de dispositif	Nombre pondéré (prévisions 2015)	Coût moyen par appareil	Montant total	Observations
radars fixes	2 140	15 564 €	33,308 M€	
radars discriminants	240	13 766 €	3,304 M€	
radars mobiles	600	14 024 €	8,414 M€	Hors dépenses liées à l'acquisition et l'entretien des véhicules dans lesquels ces radars sont embarqués (cf. infra).
radars mobiles-mobiles	260	8 120 €	2,111 M€	
radars chantiers	32	28 928 €	0,926 M€	Le coût moyen est une estimation, le marché n'ayant pas encore été passé en août 2014.
radars vitesses moyennes	120	28 014 €	3,362 M€	
radars feux rouges	712	11 441 €	8,146 M€	
radars passages à niveau	75	11 571 €	0,868 M€	
<b>TOTAL</b>	<b>4 179</b>	<b>14 462 €</b>	<b>60,44 M€</b>	

A ces dépenses d'un montant de 60,4 M€ en AE et en CP s'ajoutent les coûts suivants :

- 1,6 M€ consacrés à la gestion et l'entretien de la flotte des 860 véhicules utilisés pour le contrôle automatisé (le nombre de véhicules correspond au nombre pondéré de radars sur l'année, cf. infra ;
- 4,3 M€ consacrés aux frais de télécommunication (abonnement et consommation) de l'ensemble des dispositifs reliés au centre national de traitement de Rennes ;
- 0,9 M€ consacrés à la maintenance des radars pédagogiques ;
- 1,7 M€ consacrés à d'autres dépenses.

#### Déploiement de nouveaux dispositifs de contrôle en remplacement de dispositifs anciens (26,4 M€ en AE et en CP)

Le budget demandé pour procéder au remplacement de certains dispositifs de contrôle existants est estimé à 26,4 M€. Le remplacement de 253 appareils est programmé pour 2015 (123 radars fixes et 130 radars mobiles d'ancienne génération). Il pourra être opéré sur une même zone géographique ou non, avec ou sans changement de technologie. Les dépenses s'exécutent sur du titre 5 (dépenses d'investissement).

Ce budget se répartit comme suit :

Type de dispositif	Nombre	Coût unitaire moyen	Dépense 2015
Radars mobiles-mobiles	120	52 780 €	6,334 M€
Radars discriminants*	50	50 750 €	2,538 M€
Radars vitesses moyennes	40	167 475 €	6,699 M€
Radars chantiers**	43	201 006 €	8,643 M€
Sous-total du déploiement des nouveaux dispositifs de contrôle ou remplacement de dispositifs			24,213 M€
Remplacement de véhicules	120	18 270 €	2,192 M€
Total du déploiement des nouveaux dispositifs de contrôle en remplacement de dispositifs existants et remplacement de véhicules			<b>26,406 M€</b>

\* radars discriminants : le coût unitaire moyen affiché (50 750 euros) correspond au remplacement d'un radar fixe existant par un radar discriminant. Cette opération de remplacement n'appelle que très peu de dépenses de génie civil, les raccordements aux réseaux d'électricité et de télécommunication étant généralement réutilisés, ce qui explique la différence avec les coûts moyens observés les années antérieures (de l'ordre de 0,1 M€ en 2012).

\*\* coût estimatif.

#### Pilotage du déploiement et du maintien en condition opérationnelle (21,8 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 s'exécutent sur du titre 3 (dépenses de fonctionnement).

Type de dispositif	Nombre	Coût unitaire	Dépense 2015
Pilotage radars fixes	2 140	4 011 €	8,584 M€
Pilotage radars mobiles et mobiles-mobiles	860	2 932 €	2,521 M€
Pilotage radars fixes discriminants	240	10 844 €	2,603 M€
Pilotage radars vitesses moyennes	120	9 744 €	1,169 M€
Pilotage radars chantiers	43	7 553 €	0,325 M€
Pilotage radars feux rouges	712	4 063 €	2,893 M€
Pilotage radars passages à niveau	75	8 462 €	0,635 M€
Pilotage radars pédagogiques	890	343 €	0,306 M€
Pilotage des télécommunications	4 179	198 €	0,827 M€
Assistance à maîtrise d'ouvrage pour le pilotage des dispositifs de contrôle			1,950 M€
<b>Total</b>			<b>21,507 M€</b>

Par ailleurs, le pilotage du parc de radars pédagogiques appelle une dotation de 0,3 M€.

**ACTION n° 02** 43,1 %  
Centre national de traitement



	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus en 2015
Autorisations d'engagement		93 623 700	<b>93 623 700</b>	
Crédits de paiement		93 623 700	<b>93 623 700</b>	

Cette action porte l'ensemble des crédits consacrés au traitement automatisé des infractions constatées par un dispositif de contrôle. Ces crédits sont versés à l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) au travers d'une subvention pour charges de service public ainsi que d'une dotation en fonds propres versée sous forme de subvention d'investissement.

#### ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Dépenses de fonctionnement</b>	<b>79 708 510</b>	<b>79 708 510</b>
Subventions pour charges de service public	79 708 510	79 708 510
<b>Dépenses d'opérations financières</b>	<b>13 915 190</b>	<b>13 915 190</b>
Dotations en fonds propres	13 915 190	13 915 190
<b>Total</b>	<b>93 623 700</b>	<b>93 623 700</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 2015, le programme 751 alloue une enveloppe globale de 93,62 M€ à l'ANTAI, en partie, sous la forme d'une subvention pour charges de service public, en partie, sous la forme d'une dotation en fonds propres.

## Radars

Programme n° 751 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

Le montant de la subvention pour charges de service public est de 79,71 M€ afin de couvrir les charges liées :

- à l'exploitation et au fonctionnement du CNT de Rennes (hébergement et exploitation des différentes applications informatiques, maintenance corrective de ces dernières, frais d'études et dépenses support), au fonctionnement courant de l'ANTAI et aux deux tiers des dépenses de personnel de l'ANTAI (le tiers restant étant financé par le programme 753), pour un montant de 36,61 M€ en AE et en CP ;
- aux frais d'édition, d'affranchissement et de traitement de retour courrier : édition, publipostage, routage et affranchissement des différents avis de contravention, traitement du courrier reçu au CNT dans le cadre des recours émis par des contrevenants, soit 43,1 M€ en AE et en CP.

La dotation en fonds propres (subvention d'investissement) de 13,91 M€ permet d'assurer la maintenance évolutive d'applications informatiques afin d'intégrer de nouvelles fonctions, d'en améliorer le fonctionnement ou de prendre en compte de nouvelles dispositions législatives ou réglementaires.

En 2015, comme en 2014, la part de l'enveloppe dédiée au financement des dépenses d'investissement est versée en titre 7 et non en titre 3, afin de flécher l'utilisation de ces crédits.

**ACTION n° 03** 2,9 %  
Soutien au programme



	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus en 2015
Autorisations d'engagement		6 350 000	<b>6 350 000</b>	
Crédits de paiement		6 350 000	<b>6 350 000</b>	

Cette action regroupe les crédits nécessaires au financement des dépenses d'études, de communication et de fonctionnement courant relatives au programme de contrôle automatisé, à l'exception de celles de l'ANTAI.

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>Dépenses de fonctionnement</b>	<b>6 074 000</b>	<b>6 074 000</b>
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	6 074 000	6 074 000
<b>Dépenses d'intervention</b>	<b>276 000</b>	<b>276 000</b>
Transferts aux autres collectivités	276 000	276 000
<b>Total</b>	<b>6 350 000</b>	<b>6 350 000</b>

## 1) Études et expérimentations (0,31 M€ en AE et en CP)

Un budget de 312 000 euros est demandé en vue de financer un programme d'études concernant en majorité l'observation par sondage des paramètres de la circulation routière et du comportement des conducteurs en France. Les informations collectées permettent de mesurer une partie des indicateurs du programme.

De plus, la DSCR participe financièrement à la mise à jour des licences d'utilisation de bases de données géographiques de l'Institut national de l'information géographique et forestière (IGN). En contrepartie, la DSCR a accès à ces référentiels géographiques et à ses mises à jour.

Enfin, le laboratoire national de métrologie et d'essais apporte son expertise à la DSCR pour l'agrément des organismes de vérification des dispositifs de contrôle automatisé pour les franchissements d'une signalisation lumineuse fixe ou clignotante.

Ces dépenses seront principalement exécutées sur du titre 6 (subventions).



**2) Fonctionnement des structures dédiées au pilotage du projet de contrôle automatisé (0,04 M€ en AE et en CP)**

Ces dépenses concernent le fonctionnement courant des services du département du contrôle automatisé de la délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR/DCA).

**3) Communication (1,8 M€ en AE et en CP)**

L'une des composantes essentielles de la politique de développement des radars est l'acceptabilité sociale du dispositif et de la règle qu'il contrôle (le code de la route). Ainsi, en 2015, 1,8 M€ seront consacrés au financement des campagnes de communication accompagnant le développement du contrôle automatisé.

**4) Frais de fonctionnement de la Trésorerie du contrôle automatisé (4,2 M€ en AE et en CP)**

Depuis la LFI 2013, le programme 751 participe, à concurrence de 4,2 M€, aux frais de fonctionnement que supporte la Trésorerie du contrôle automatisé au titre de sa mission de recouvrement des amendes des radars.

Ces dépenses concernent :

- le commissionnement bancaire (2,62 M€ en AE et en CP) ;
- l'affranchissement (0,18 M€ en AE et en CP) ;
- des frais d'huissiers (1,4 M€ en AE et en CP).