

**PLF 2019 - EXTRAIT DU BLEU BUDGÉTAIRE DE LA MISSION :  
CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS**

---

Version du 02/10/2018 à 09:06:49

PROGRAMME 751 :  
STRUCTURES ET DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

---

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

## TABLE DES MATIÈRES

---

### Programme 751 : Structures et dispositifs de sécurité routière

|   |    |
|---|----|
| Présentation stratégique du projet annuel de performances | 3  |
| Objectifs et indicateurs de performance                   | 6  |
| Présentation des crédits et des dépenses fiscales         | 10 |
| Justification au premier euro                             | 13 |

## PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET ANNUEL DE PERFORMANCES

Emmanuel BARBE

*Délégué à la sécurité routière*

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

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

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

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

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

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

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

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

Dans ce cadre rénové, le parc de radars automatiques sera porté à 4 700 équipements fin 2019, 51 itinéraires de contrôles par panneaux leurres ont été réalisés fin 2017, 100 en 2018, et 100 autres seront réalisés en moyenne ensuite chaque année afin d'atteindre 500 itinéraires correspondant à 5 000 emplacements de contrôles. Sur ces

itinéraires, les conducteurs seront dissuadés de pratiquer des vitesses supérieures à la limite autorisée par l'incertitude du positionnement du radar (radar autonome déplacé régulièrement, voiture radar dans le flux de la circulation).

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

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

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

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

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

En effet, une directive permet la poursuite transfrontalière des conducteurs ressortissants de l'Union européenne en infraction sur le territoire français. Dans ce cadre, une procédure d'échange d'informations automatisé est d'ores et déjà opérationnelle avec 16 pays de l'Union européenne (Belgique, Pays-Bas, Luxembourg, Allemagne, Espagne, Italie, Pologne, Roumanie, Autriche, Hongrie, Slovaquie, République tchèque, Portugal, Estonie, Lettonie, Lituanie). Ce dispositif a vocation à être étendu à l'ensemble des pays de l'Union. La France a par ailleurs un accord bilatéral avec la Suisse depuis 2009.

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

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

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

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

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

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

Le programme 751 se décline ainsi en quatre actions :

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

## RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

|                   |  |
|-------------------|--|
| <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 de transformation des messages d'infraction émis par les dispositifs de contrôle automatisé des vitesses en avis de contravention     |
| INDICATEUR 1.3    | Disponibilité des radars   |
| <b>OBJECTIF 2</b> | <b>Assurer la gestion des droits à conduire et l'information des titulaires de permis de conduire quant à leur solde de points</b>         |
| INDICATEUR 2.1    | Nombre total de lettres de restitution et de retrait de points   |

## OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

### OBJECTIF N° 1

Assurer l'efficacité du système de contrôle automatisé, en termes de respect des règles du code de la route et en termes de gestion

#### INDICATEUR 1.1

##### Évolution des vitesses moyennes

(du point de vue du citoyen)

|                                 | Unité | 2016<br>Réalisation | 2017<br>Réalisation | 2018<br>Prévision PAP<br>2018 | 2018<br>Prévision<br>actualisée | 2019<br>Prévision | 2020<br>Cible |
|---------------------------------|-------|---------------------|---------------------|-------------------------------|---------------------------------|-------------------|---------------|
| Évolution des vitesses moyennes | km/h  | 80,9                | 80,8                | en baisse                     | en baisse                       | en baisse         | en baisse     |

#### Précisions méthodologiques

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

Mode de calcul : l'ONISR fait réaliser des mesures de vitesse sur un panel de 215 points situés sur les différents réseaux routiers (autoroutes, routes hors agglomérations, voies urbaines). Ces mesures sont indépendantes de celles réalisées par les forces de l'ordre, en particulier celles réalisées par les dispositifs de contrôle automatisé.

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

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

#### JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

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

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



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

**INDICATEUR 1.2****Taux de transformation des messages d'infraction émis par les dispositifs de contrôle automatisé des vitesses en avis de contravention**

(du point de vue du citoyen)

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

**Précisions méthodologiques**

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

Mode de calcul :

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

- au numérateur : nombre d'avis de contravention émis par l'ANTAI au cours de l'année considérée à l'encontre des contrevenants conduisant un véhicule immatriculé en France ;
- au dénominateur : nombre de messages d'infraction relevés au cours de l'année considérée par les dispositifs de contrôle automatisé des vitesses impliquant des véhicules reconnus avec une plaque d'immatriculation française, auquel s'ajoute une estimation des plaques françaises parmi les plaques non reconnues.

Indicateur 1.2.2. « Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères » :

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

**JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE**

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

Pourcentage relatif seulement aux immatriculations françaises (indicateur 1.2.1)

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

Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères (indicateur 1.2.2)

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

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

- 3 pays partenaires en 2013 (Belgique, Suisse et Luxembourg) ;
- 5 pays partenaires en 2014 (nouveaux pays : Allemagne et Pays-Bas) ;
- 8 pays partenaires en 2015 (nouveaux pays : Espagne, Pologne et Roumanie) ;
- 10 pays partenaires en 2016 (nouveaux pays : Italie et Autriche) ;
- 14 pays partenaires en 2017 (nouveaux pays : Hongrie, Slovaquie, République tchèque et Portugal) ;
- 17 pays partenaires en 2018 (nouveaux pays : Estonie, Lettonie et Lituanie).

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

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

#### Etats membres de l'Union européenne (uniquement pour le contrôle automatisé)

##### Cadre juridique :

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

##### Date de mise en place des échanges de données :

Luxembourg : novembre 2004 sur la base d'un accord local dans les départements 54 et 57 puis extension à l'ensemble du territoire français le 13 janvier 2016 sur la base de la directive (reprise des stocks depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2015)

Belgique : 30 juin 2012 sur la base d'un accord bilatéral

Pays-Bas : 12 février 2014 (reprise des stocks depuis le 15 septembre 2013)

Allemagne : 27 février 2014 (reprise des stocks depuis le 7 novembre 2013)

Espagne : 29 janvier 2015 (reprise des stocks depuis le 1<sup>er</sup> août 2014)

Pologne : 3 août 2015 (reprise des stocks depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015)

Roumanie : 9 novembre 2015 (reprise des stocks depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015)

Italie : 13 janvier 2016 (reprise des stocks depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2015)

Autriche : 15 décembre 2016 (reprise des stocks depuis le 15 juin 2016)

Hongrie : 3 avril 2017 (reprise des stocks depuis le 24 septembre 2016)

Slovaquie : 3 avril 2017 (reprise des stocks depuis le 24 septembre 2016)

République tchèque : 19 juillet 2017 (reprise des stocks depuis le 19 janvier 2017)

Portugal : 1<sup>er</sup> décembre 2017 (reprise des stocks depuis le 1<sup>er</sup> juin 2017)

Lituanie : 9 juillet 2018 (reprise des stocks depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018)

Lettonie : 9 juillet 2018 (reprise des stocks depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018)

Estonie : 9 juillet 2018 (reprise des stocks depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018)

#### Accord bilatéral

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

### INDICATEUR 1.3

#### Disponibilité des radars

(du point de vue du citoyen)

|                                  | Unité | 2016<br>Réalisation | 2017<br>Réalisation | 2018<br>Prévision PAP<br>2018 | 2018<br>Prévision<br>actualisée | 2019<br>Prévision | 2020<br>Cible |
|----------------------------------|-------|---------------------|---------------------|-------------------------------|---------------------------------|-------------------|---------------|
| Taux de disponibilité des radars | %     | 92,5                | 93,08               | 93                            | 91,05                           | 93                | 93            |



**Précisions méthodologiques**

Il s'agit du ratio moyen annuel entre le nombre d'équipements de terrain en état de fonctionnement et le nombre d'équipements de terrain mis en service. Ce ratio est calculé tous les jours de l'année et fait l'objet d'une moyenne arithmétique. L'objectif est de maintenir ce taux de disponibilité à 93 %, eu égard à la nécessité d'obtenir un juste équilibre entre le taux de disponibilité et les coûts de maintenance pour atteindre ce résultat.

**JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE**

En 2018, la prévision du taux de disponibilité moyen des radars est inférieure à la prévision initiale de 93 % en raison de plusieurs éléments :

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

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

**OBJECTIF N° 2**

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

**INDICATEUR 2.1**

Nombre total de lettres de restitution et de retrait de points

(du point de vue du citoyen)

|  | Unité  | 2016<br>Réalisation | 2017<br>Réalisation | 2018<br>Prévision PAP<br>2018 | 2018<br>Prévision<br>actualisée | 2019<br>Prévision | 2020<br>Cible |
|--|--------|---------------------|---------------------|-------------------------------|---------------------------------|-------------------|---------------|
| Nombre de lettres de restitution de points (lettre 46) | nombre | 8 411 031           | 9 794 758           | 10 750 000                    | 10 700 000                      | 11 740 000        | 12 500 000    |
| Nombre de lettres de retrait de points (lettre 48)     | nombre | 8 302 799           | 11 254 953          | 11 250 000                    | 11 300 000                      | 12 400 000        | 13 000 000    |

**Précisions méthodologiques**

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

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

Les lettres de restitution portent la référence « lettre 46 » et signalent aux conducteurs la reconstitution du capital maximum de 12 points de leur permis de conduire à l'issue d'un délai de 3 ans sans infraction.

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

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

**JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE**

La politique conduite par les pouvoirs publics en matière de sécurité routière a pour objectif une amélioration du comportement des conducteurs en renforçant notamment le parc de radars. Dans ce cadre, il est prévu que le nombre de lettres (restitution et retrait de points) adressées aux contrevenants augmente.

## Structures et dispositifs de sécurité routière

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

## PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

## 2019 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS DEMANDÉS

## 2019 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

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

## 2019 / CRÉDITS DE PAIEMENT

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

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

## 2018 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

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

## 2018 / CRÉDITS DE PAIEMENT

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

## Structures et dispositifs de sécurité routière

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

## PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE

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

## JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

## ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME

| Numéro et intitulé de l'action<br>/ sous-action | Autorisations d'engagement          |                    |                    | Crédits de paiement                 |                    |                    |
|---|-------------------------------------|--------------------|--------------------|-------------------------------------|--------------------|--------------------|
|   | Titre 2<br>Dépenses<br>de personnel | Autres titres      | Total              | Titre 2<br>Dépenses<br>de personnel | Autres titres      | Total              |
| 01 – Dispositifs de contrôle                    |                                     | 194 320 000        | <b>194 320 000</b> |                                     | 194 320 000        | <b>194 320 000</b> |
| 02 – Centre national de traitement              |                                     | 92 000 000         | <b>92 000 000</b>  |                                     | 92 000 000         | <b>92 000 000</b>  |
| 03 – Soutien au programme                       |                                     | 18 050 000         | <b>18 050 000</b>  |                                     | 18 050 000         | <b>18 050 000</b>  |
| 04 – Fichier national du permis de conduire     |                                     | 35 580 000         | <b>35 580 000</b>  |                                     | 35 580 000         | <b>35 580 000</b>  |
| Total   |                                     | <b>339 950 000</b> | <b>339 950 000</b> |                                     | <b>339 950 000</b> | <b>339 950 000</b> |

## SUBVENTIONS AUX OPÉRATEURS

(en milliers d'euros)

| Opérateur   | AE<br>PLF 2019 | CP<br>PLF 2019 |
|---|----------------|----------------|
| <b>ANTAI - Agence nationale de traitement automatisé des infractions (P753)</b> | <b>92 000</b>  | <b>92 000</b>  |
| Subvention pour charges de service public                                       | 77 000         | 77 000         |
| Dotation en fonds propres   | 15 000         | 15 000         |
| <b>Total</b>  | <b>92 000</b>  | <b>92 000</b>  |
| Total des subventions pour charges de service public                            | 77 000         | 77 000         |
| Total des dotations en fonds propres  | 15 000         | 15 000         |
| Total des transferts  |                |                |

## Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme n° 751 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

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

## ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2018

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

## ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

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

## CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENTS SUR AE 2019

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

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

## JUSTIFICATION PAR ACTION

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

|                            | Titre 2 | Hors titre 2 | Total              | FDC et ADP attendus |
|----------------------------|---------|--------------|--------------------|---------------------|
| Autorisations d'engagement |         | 194 320 000  | <b>194 320 000</b> |                     |
| Crédits de paiement        |         | 194 320 000  | <b>194 320 000</b> |                     |

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

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

- 1 549 radars fixes (dispositifs de contrôle du respect des vitesses limites autorisées) ;
- 600 radars discriminants (radars fixes permettant de distinguer les vitesses des véhicules légers de celle des poids lourds) ;
- 501 radars mobiles « embarqués/débarqués » (dispositifs de contrôle embarqués dans des véhicules mis à disposition des forces de l'ordre, et permettant des contrôles en mode embarqué ou débarqué, véhicule à l'arrêt) ;
- 500 voitures radars seront déployées fin 2018. Il est prévu que la conduite de 160 de ces voitures radars soit externalisée.
- 500 radars autonomes, jusqu'à présent appelés radars chantiers (radars semi-fixes destinés à assurer un contrôle des vitesses dans les zones de chantier ou de danger temporaire) ;
- 100 radars vitesse moyenne, aussi appelés radars tronçons (radars permettant de mesurer la vitesse moyenne d'un véhicule sur un tronçon de route de plusieurs kilomètres) ;
- 450 radars feux rouges (radars permettant de sanctionner les franchissements illicites de feux tricolores) ;
- 80 radars passages à niveau (radars permettant de sanctionner les franchissements illicites de passages à niveau) ;
- 400 radars tourelles (le dispositif de contrôle est installé dans une tourelle fixe afin de contrôler le franchissement feux rouges, la vitesse ou le franchissement des passages à niveau, et sera régulièrement déplacé) ;
- 20 radars urbains (le dispositif de contrôle est installé sur un élément du mobilier urbain, et sera régulièrement déplacé ; il contrôlera le franchissement feux rouges et la vitesse).

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

La dotation demandée pour 2019 doit permettre de financer les dépenses liées :

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

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

| Titre et catégorie  | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
|---|----------------------------|---------------------|
| <b>Dépenses de fonctionnement</b>                         | <b>116 030 000</b>         | <b>116 030 000</b>  |
| Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel | 116 030 000                | 116 030 000         |
| <b>Dépenses d'investissement</b>                          | <b>78 290 000</b>          | <b>78 290 000</b>   |
| Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État       | 78 290 000                 | 78 290 000          |
| <b>Total</b>  | <b>194 320 000</b>         | <b>194 320 000</b>  |

**1. Maintien en condition opérationnelle des dispositifs de contrôle (66,83 M€ en AE et en CP)**

Ce poste permet d'assurer :

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

Un système d'information est développé afin de permettre l'optimisation des multiples déplacements des radars déplaçables et la définition des missions des voitures radars à conduite externalisée.

Ces dépenses sont exécutées sur le titre 5 (dépenses d'investissement) et se répartissent comme suit :

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

### 3. Pilotage du déploiement et du maintien en condition opérationnelle (49,20 M€ en AE et en CP)

Le pilotage du déploiement et du maintien en condition opérationnelle se décline en trois grandes actions :

- la gestion du déploiement et de la maintenance des dispositifs au quotidien par chacun des équipementiers, incluant notamment une présence permanente au centre national de traitement de Rennes pour la supervision des dispositifs ;
- la maintenance et la supervision des télécommunications par un prestataire afin d'assurer l'effectivité des transmissions des messages d'infraction au Centre national de traitement de Rennes ;
- l'assistance à maîtrise d'ouvrage confiée à des prestataires chargés de coordonner les différents acteurs de la plupart des marchés, d'assurer le suivi financier ainsi que celui des stocks des pièces de rechange.

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

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

## Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme n° 751 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

|                 |            |            |
|-----------------|------------|------------|
| <b>Pilotage</b> | 49 200 000 | 49 200 000 |
|-----------------|------------|------------|

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

|                            | Titre 2 | Hors titre 2 | Total             | FDC et ADP attendus |
|----------------------------|---------|--------------|-------------------|---------------------|
| Autorisations d'engagement |         | 92 000 000   | <b>92 000 000</b> |                     |
| Crédits de paiement        |         | 92 000 000   | <b>92 000 000</b> |                     |

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

**ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE**

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

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

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

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

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

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

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

|                            | Titre 2 | Hors titre 2 | Total             | FDC et ADP attendus |
|----------------------------|---------|--------------|-------------------|---------------------|
| Autorisations d'engagement |         | 18 050 000   | <b>18 050 000</b> |                     |
| Crédits de paiement        |         | 18 050 000   | <b>18 050 000</b> |                     |

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

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

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

Ce budget permet l'acquisition de données grâce à l'observation par sondage des paramètres de la circulation routière et du comportement des conducteurs en France (vitesses moyennes pratiquées, port de la ceinture de sécurité, port du casque par les usagers de 2RM, utilisation du téléphone au volant, taux d'occupation des véhicules). L'accès aux données de déplacements (vitesses limites autorisées (VLA)), kilomètres parcourus, vitesses a été renforcé par un marché d'acquisition de données auprès de fournisseurs tiers. Leur exploitation contribue à une meilleure mesure de l'exposition aux risques et alimentent des études statistiques et des analyses au regard des caractéristiques des déplacements, afin d'expertiser l'adéquation des VLA aux contraintes du réseau routier et aux comportements des usagers de la route. Les informations collectées permettent de mesurer une partie des indicateurs du programme et d'alimenter le nouveau système d'information de l'ONISR ainsi que les analyses de l'observatoire des vitesses et des comportements des usagers.

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

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

La DSR souhaite également renforcer son programme d'évaluation des politiques et des dispositifs de sécurité routière. Sa programmation est ainsi ouverte à une expertise extérieure, spécialisée en évaluation et conseil auprès du décideur public, par le biais d'appels d'offres de marchés publics, grâce à une enveloppe réservée au sein du budget des études. La mise en œuvre des mesures du CISR, accompagnée par la mise en place d'évaluations, se traduit par une structuration et une montée en puissance du programme d'évaluation de la DSR.

Ces dépenses seront principalement exécutées sur le titre 3 (dépenses de fonctionnement).

## 2. Fonctionnement des structures dédiées au pilotage du projet de recherche de contrôle automatisé (0,4 M€ en AE et en CP)

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

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

Conformément aux décisions prises par le CISR du 9 janvier 2018, un fonds spécial « innovation » est créé afin de promouvoir les nouvelles technologies au service de la sécurité routière. Ce fonds est doté de 0,25 M€ sur le programme 751 en 2019. Une dotation d'un montant identique est également prévue sur le programme 207 « Sécurité et éducation routières ».

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

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

## 5. Frais de fonctionnement de la Trésorerie du contrôle automatisé (4,9 M€ en AE et en CP)

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

Ces dépenses concernent :

- le commissionnement bancaire (3,01 M€ en AE et en CP) ;
- l'affranchissement (0,57 M€ en AE et en CP) ;
- des frais d'huissiers (1,32 M€ en AE et en CP).

### ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

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

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

|                            | Titre 2 | Hors titre 2 | Total             | FDC et ADP attendus |
|----------------------------|---------|--------------|-------------------|---------------------|
| Autorisations d'engagement |         | 35 580 000   | <b>35 580 000</b> |                     |
| Crédits de paiement        |         | 35 580 000   | <b>35 580 000</b> |                     |

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

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

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

En 2019, les crédits de cette action ont pour objet de financer :

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

**ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE**

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

**1) Fichier national du permis de conduire (21,18 M€ en AE et en CP)**Envoi de lettres de notification de points

Le montant des dépenses destinées à l'édition (matérielle ou numérique) et l'affranchissement des lettres de retrait et de restitution de points, est évalué à 21,17 M€ pour 2019.

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

Ces dépenses seront exécutées sur le titre 3.

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

Au titre de 2019, il est prévu de consacrer 0,1 M€ en AE et CP aux dépenses de fonctionnement du bureau national des droits à conduire. Ces dépenses seront exécutées sur le titre 3.

**2) Système national du permis de conduire (SNPC) (14,40 M€ en AE et en CP)**

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

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