



**GOUVERNEMENT**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# Projet annuel de performances

## Annexe au projet de loi de finances pour 2024

Compte d'affectation spéciale  
Mission interministérielle

### Contrôle de la circulation et du stationnement routiers



**2024**



## Note explicative

---

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

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

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

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



# Sommaire

---

<b>MISSION : Contrôle de la circulation et du stationnement routiers</b>	<b>7</b>
Présentation du compte	8
Présentation stratégique de la mission	9
Équilibre du compte et évaluation des recettes	11
Récapitulation des crédits et des emplois	12
<b>PROGRAMME 751 : Structures et dispositifs de sécurité routière</b>	<b>15</b>
Présentation stratégique du projet annuel de performances	16
Objectifs et indicateurs de performance	19
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	19
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	22
Justification au premier euro	24
<i>Éléments transversaux au programme</i>	24
<i>Dépenses pluriannuelles</i>	25
<i>Justification par action</i>	27
01 – Dispositifs de contrôle	27
02 – Centre national de traitement	30
03 – Soutien au programme	31
04 – Système d'information Education routière et permis de conduire	32
Récapitulation des crédits et emplois alloués aux opérateurs de l'État	35
<b>PROGRAMME 753 : Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers</b>	<b>37</b>
Présentation stratégique du projet annuel de performances	38
Objectifs et indicateurs de performance	40
1 – Assurer l'efficacité du procès-verbal électronique au sein des services de l'État	40
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	42
Justification au premier euro	44
<i>Éléments transversaux au programme</i>	44
<i>Dépenses pluriannuelles</i>	45
<i>Justification par action</i>	46
01 – Déploiement du procès-verbal électronique	46
Récapitulation des crédits et emplois alloués aux opérateurs de l'État	48
Opérateurs	50
ANTAI - Agence nationale de traitement automatisé des infractions	50
<b>PROGRAMME 754 : Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières</b>	<b>55</b>
Présentation stratégique du projet annuel de performances	56
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	57
Justification au premier euro	59
<i>Éléments transversaux au programme</i>	59
<i>Dépenses pluriannuelles</i>	60
<i>Justification par action</i>	61

<i>01 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières</i>	61
<b>PROGRAMME 755 : Désendettement de l'État</b>	<b>63</b>
Présentation stratégique du projet annuel de performances	64
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	65
Justification au premier euro	67
<i>Éléments transversaux au programme</i>	67
<i>Dépenses pluriannuelles</i>	68
<i>Justification par action</i>	69
<i>01 – Désendettement de l'État</i>	69

MISSION  
**Contrôle de la circulation  
et du stationnement routiers**

---

## Présentation du compte

### TEXTES CONSTITUTIFS

Loi n° 2005-1719 du 30 décembre 2005 de finances pour 2006, article 49 ;  
Loi n° 2006-1666 du 21 décembre 2006 de finances pour 2007, article 40-III ;  
Loi n° 2010-1657 du 29 décembre 2010 de finances pour 2011, article 62 ;  
Loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012, article 48 ;  
Loi n° 2011-900 du 29 juillet 2011 de finances rectificative pour 2011, article 24 ;  
Loi n° 2012-1509 du 29 décembre 2012 de finances pour 2013, article 47 ;  
Ordonnance n° 2024 du 6 novembre 2014, article 32 ;  
Loi n° 2015-1785 du 29 décembre 2015 de finances pour 2016, article 45 ;  
Loi n° 2016-1917 du 29 décembre 2016 de finances pour 2017, article 43 ;  
Loi n° 2016-1918 du 29 décembre 2016 de finances rectificatives pour 2016, article 85 ;  
Loi n° 2017-1837 du 30 décembre 2017 de finances pour 2018, article 48 ;  
Loi n° 2019-1317 du 28 décembre 2018 de finances pour 2019, article 89 ;  
Loi n° 2020-1473 du 30 novembre 2020 de finances rectificative pour 2020, article 2 ;  
Loi n° 2021-1549 du 1<sup>er</sup> décembre 2021 de finances rectificative pour 2021, article 2.



# Présentation stratégique de la mission

## PRÉSENTATION STRATÉGIQUE

Créé par la loi de finances pour 2006, le compte d'affectation spéciale (CAS) « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers » est composé des dépenses contribuant aux structures et aux dispositifs de la sécurité routière, à la modernisation de ses applications, au financement de certains équipements des collectivités territoriales et au désendettement de l'État. Les recettes du compte sont le produit des amendes perçues par la voie de systèmes automatisés de contrôle-sanction, à l'exception des fractions de ce produit affectées à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), au Fonds pour la modernisation et l'investissement en santé (FMIS, 26 M€), ainsi que les amendes issues de la police de circulation (minorées d'une fraction reversée au budget général, 45 M€). Le CAS participe ainsi pleinement à l'objectif gouvernemental de lutte contre l'insécurité routière et à la diminution de la mortalité et de l'accidentalité routières.

Un Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) s'est réuni le 17 juillet 2023 avec l'objectif « de faciliter la vie des usagers de la route, d'améliorer les dispositifs de prévention mais également de mieux détecter et de sanctionner plus fermement ceux qui conduisent sous l'emprise de la drogue ou de l'alcool ».

Sept axes majeurs, déclinés en 38 mesures, ont été retenus :

- Éduquer pour mieux partager la route ;
- Mieux détecter, évaluer et suivre les inaptitudes à la conduite ;
- Protéger les usagers vulnérables de la route et accompagner les victimes ;
- S'engager pour la sécurité de toutes et tous sur les routes ;
- Lutter contre les comportements les plus dangereux ;
- Simplifier la vie des usagers de la route
- Agir pour une meilleure sécurité routière dans les outre-mer.

Avec 3 267 personnes tuées sur les routes de France métropolitaine en 2022, la mortalité routière est similaire au niveau constaté en 2019, avant crise sanitaire. Le nombre de décès dans les outre-mer a, pour sa part, augmenté de +11,4 % pour atteindre 283 décès, avec des disparités fortes selon les territoires.

La reprise des déplacements en 2021 avait été tempérée par une période de confinement en avril, de couvre-feux sur l'ensemble du premier semestre, et de plusieurs périodes où le télétravail était fortement recommandé. Aussi l'accidentalité routière au premier semestre de l'année 2021 a souvent pu rester en dessous de celle observée sur l'année 2019, prise comme année de référence avant pandémie.

Au sein du compte d'affectation spéciale (CAS) « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers », le **programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière »** participe directement à la lutte contre l'insécurité routière en contribuant à réduire le nombre de personnes tuées ou blessées sur les routes. Ce programme finance notamment le système de contrôle automatisé (radars) et l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTA).

Les radars automatiques luttent contre la vitesse excessive ou inadaptée, premier vecteur de mortalité et de gravité des accidents. Le parc de radars automatiques se stabilisera autour de 4 600 équipements d'ici la fin 2024.

Le **programme 753** contribue à la modernisation de la chaîne de traitement des infractions par la généralisation du procès-verbal électronique (PVe). Cette modernisation vise à remplacer le carnet à souches par des outils numériques individuels nomades de type tablette ou ordiphone. L'infraction est constatée grâce à cet outil électronique dédié qui transmet directement les données au centre national de traitement (CNT) de Rennes.

**Contrôle de la circulation et du stationnement routiers**

Mission | Présentation stratégique de la mission

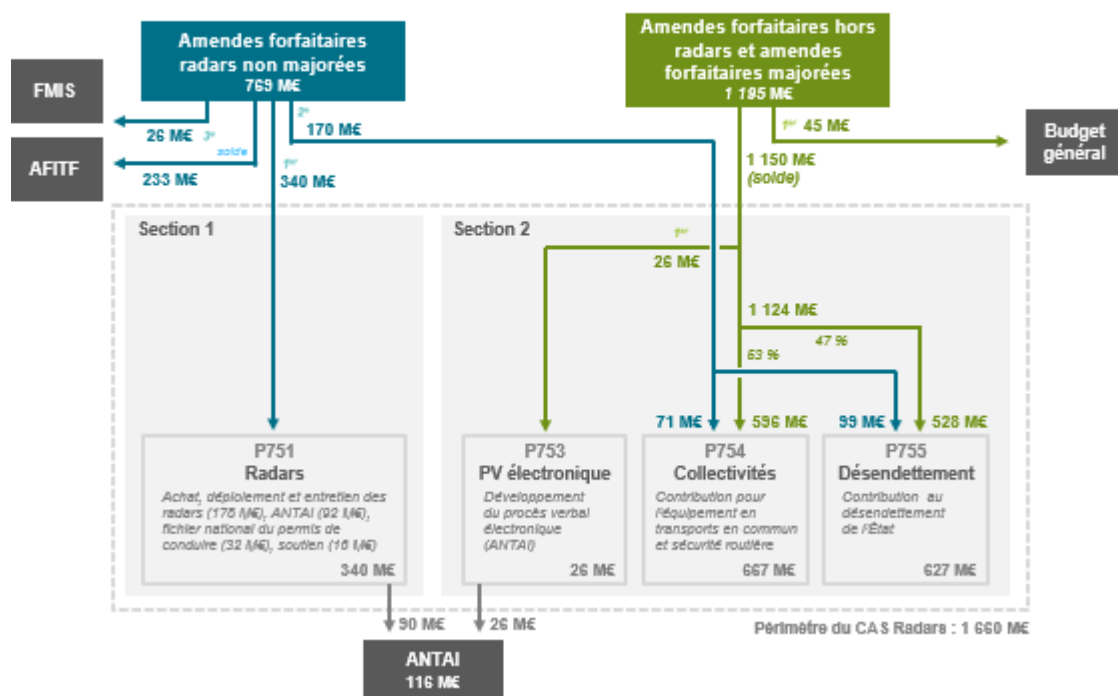
L’avis de contravention, au stade forfaitaire, est édité et envoyé automatiquement par courrier au domicile du contrevenant et, depuis 2018, aux personnes mises en cause pour des délits pouvant faire l’objet d’une procédure d’amende forfaitaire. Avec l’extension de la procédure de l’amende forfaitaire à certains délits, ce traitement contribue à la transformation de la procédure pénale, à l’allègement des tâches des acteurs de la procédure (agents et officiers de police judiciaire, parquets et juridictions) et au désengorgement des tribunaux. Par ailleurs, l’utilisation d’outils modernes et fiables pour constater l’infraction a permis de réduire les risques d’erreurs par rapport au procès-verbal manuscrit, en limitant au strict minimum les tâches de rédaction et en assurant un archivage électronique sécurisé des procès-verbaux.

Fin 2022, 4 825 communes utilisaient ainsi une solution de verbalisation électronique et ont généré 7,8 millions d’avis de contravention (ACO) initiaux contre 7,7 millions en 2021 (hors stationnement payant). L’application PVE permet la verbalisation non seulement de contraventions, mais également de certains délits routiers (ex : conduite sans assurance, conduite sans permis, conduite avec permis non adapté) ainsi que du délit forfaitisé d’usage de stupéfiants généralisé (depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2020). De plus, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018 et en application de l’article 63 de la loi de modernisation de l’action publique territoriale et d’affirmation des métropoles (MAPTAM)), l’ANTAI a développé un nouveau système d’information et mis en place un conventionnement avec les collectivités qui se sont engagées dans la décentralisation du stationnement payant (« forfaits post-stationnement ») : ce dispositif a permis à l’ANTAI d’envoyer plus de 12,8 millions d’avis de paiement en 2022, en progression de +15,8 % par rapport à 2021.

Enfin, **le programme 754** contribue à l’équipement des collectivités territoriales pour l’amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières et le **programme 755** contribue au désendettement de l’État via un versement au budget général.

En conséquence, plus de 60 % des recettes affectées au CAS « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers » ont vocation à contribuer à des dépenses de sécurité routière (751, 753, 754).

CAS « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers »  
PLF 2024



## Équilibre du compte et évaluation des recettes

### ÉQUILIBRE DU COMPTE

Section / Programme	Recettes	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Solde
Section : Contrôle automatisé	339 950 000 339 950 000 339 950 000	339 640 000 339 640 000 339 640 000	339 640 000 339 640 000 339 640 000	+310 000 +310 000 +310 000
751 - Structures et dispositifs de sécurité routière		339 640 000 339 640 000 339 640 000	339 640 000 339 640 000 339 640 000	
Section : Circulation et stationnement routiers	1 320 434 465 1 320 434 465 1 320 434 465	1 320 434 465 1 320 434 465 1 320 434 465	1 320 434 465 1 320 434 465 1 320 434 465	
753 - Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers		26 200 000 26 200 000 26 200 000	26 200 000 26 200 000 26 200 000	
754 - Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières		666 844 266 666 844 266 666 844 266	666 844 266 666 844 266 666 844 266	
755 - Désendettement de l'État		627 390 199 627 390 199 627 390 199	627 390 199 627 390 199 627 390 199	
<b>Total</b>	<b>1 660 384 465</b> <b>1 660 384 465</b> <b>1 660 384 465</b>	<b>1 660 074 465</b> <b>1 660 074 465</b> <b>1 660 074 465</b>	<b>1 660 074 465</b> <b>1 660 074 465</b> <b>1 660 074 465</b>	<b>+310 000</b> <b>+310 000</b> <b>+310 000</b>

(+ : excédent ; - : charge)

### ÉVALUATION ET JUSTIFICATION DES RECETTES

Section / Ligne de recette	LFI 2023	Prévision 2024	Prévision 2025	Prévision 2026
Section : Contrôle automatisé	339 950 000	339 950 000	339 950 000	339 950 000
01 - Amendes perçues par la voie du système de contrôle-sanction automatisé	339 950 000	339 950 000	339 950 000	339 950 000
02 - Recettes diverses ou accidentelles	0	0	0	0
Section : Circulation et stationnement routiers	1 300 806 534	1 320 434 465	1 320 434 465	1 320 434 465
03 - Amendes perçues par la voie du système de contrôle-sanction automatisé	170 000 000	170 000 000	170 000 000	170 000 000
04 - Amendes forfaitaires de la police de la circulation et amendes forfaitaires majorées issues des infractions constatées par la voie du système de contrôle-sanction automatisé et des infractions aux règles de la police de la circulation	1 130 806 534	1 150 434 465	1 150 434 465	1 150 434 465
05 - Recettes diverses ou accidentelles	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>1 640 756 534</b>	<b>1 660 384 465</b>	<b>1 660 384 465</b>	<b>1 660 384 465</b>

## Contrôle de la circulation et du stationnement routiers

Mission Récapitulation des crédits et des emplois

# Récapitulation des crédits et des emplois

## RÉCAPITULATION DES CRÉDITS PAR PROGRAMME ET ACTION POUR 2023 ET 2024

Programme / Action / Sous-action  LFI 2023 PLF 2024	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertures	Variation annuelle	FdC et AdP attendus	Ouvertures	Variation annuelle	FdC et AdP attendus
751 – Structures et dispositifs de sécurité routière	339 950 000 339 640 000	-0,09 %		339 950 000 339 640 000	-0,09 %	
01 – Dispositifs de contrôle	199 951 683 201 451 683	+0,75 %		199 951 683 201 451 683	+0,75 %	
02 – Centre national de traitement	89 811 893 89 501 893	-0,35 %		89 811 893 89 501 893	-0,35 %	
03 – Soutien au programme	6 086 424 6 086 424			6 086 424 6 086 424		
04 – Système d'information Education routière et permis de conduire	44 100 000 42 600 000	-3,40 %		44 100 000 42 600 000	-3,40 %	
753 – Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	26 200 000 26 200 000			26 200 000 26 200 000		
01 – Déploiement du procès-verbal électronique	26 200 000 26 200 000			26 200 000 26 200 000		
754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	656 441 463 666 844 266	+1,58 %		656 441 463 666 844 266	+1,58 %	
01 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	656 441 463 666 844 266	+1,58 %		656 441 463 666 844 266	+1,58 %	
755 – Désendettement de l'État	618 165 071 627 390 199	+1,49 %		618 165 071 627 390 199	+1,49 %	
01 – Désendettement de l'État	618 165 071 627 390 199	+1,49 %		618 165 071 627 390 199	+1,49 %	
<b>Totaux</b>	<b>1 640 756 534</b> <b>1 660 074 465</b>	<b>+1,18 %</b>		<b>1 640 756 534</b> <b>1 660 074 465</b>	<b>+1,18 %</b>	

## RÉCAPITULATION DES CRÉDITS PAR PROGRAMME ET TITRE POUR 2023, 2024, 2025 ET 2026

Programme / Titre	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertures	Variation annuelle	FdC et AdP attendus	Ouvertures	Variation annuelle	FdC et AdP attendus
	LFI 2023 PLF 2024 Prévision indicative 2025 Prévision indicative 2026					
751 – Structures et dispositifs de sécurité routière	339 950 000 339 640 000 339 640 000 339 640 000	-0,09 %		339 950 000 339 640 000 339 640 000 339 640 000	-0,09 %	
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	265 200 000 264 890 000 264 890 000 264 890 000	-0,12 %		265 200 000 264 890 000 264 890 000 264 890 000	-0,12 %	
Titre 5 – Dépenses d'investissement	74 750 000 74 750 000 74 750 000 74 750 000			74 750 000 74 750 000 74 750 000 74 750 000		
753 – Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	26 200 000 26 200 000 26 200 000 26 200 000			26 200 000 26 200 000 26 200 000 26 200 000		
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	25 200 000 25 200 000 25 200 000 25 200 000			25 200 000 25 200 000 25 200 000 25 200 000		
Titre 5 – Dépenses d'investissement	1 000 000 1 000 000 1 000 000			1 000 000 1 000 000 1 000 000		
Titre 7 – Dépenses d'opérations financières	1 000 000	-100,00 %		1 000 000	-100,00 %	
754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	656 441 463 666 844 266 666 844 266 666 844 266	+1,58 %		656 441 463 666 844 266 666 844 266 666 844 266	+1,58 %	
Titre 6 – Dépenses d'intervention	656 441 463 666 844 266 666 844 266 666 844 266	+1,58 %		656 441 463 666 844 266 666 844 266 666 844 266	+1,58 %	
755 – Désendettement de l'État	618 165 071 627 390 199 627 390 199 627 390 199	+1,49 %		618 165 071 627 390 199 627 390 199 627 390 199	+1,49 %	
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	618 165 071 627 390 199 627 390 199 627 390 199	+1,49 %		618 165 071 627 390 199 627 390 199 627 390 199	+1,49 %	
<b>Totaux</b>	<b>1 640 756 534</b> <b>1 660 074 465</b> <b>1 660 074 465</b> <b>1 660 074 465</b>	<b>+1,18 %</b>		<b>1 640 756 534</b> <b>1 660 074 465</b> <b>1 660 074 465</b> <b>1 660 074 465</b>	<b>+1,18 %</b>	

## Contrôle de la circulation et du stationnement routiers

Mission | Récapitulation des crédits et des emplois

### ÉVOLUTION DEPUIS LE PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2023

Programme ou type de dépense	2023				2024	
	AE CP	PLF	LFI	LFR	LFI + LFR	PLF
751 – Structures et dispositifs de sécurité routière		339 950 000 339 950 000	339 950 000 339 950 000		339 950 000 339 950 000	339 640 000 339 640 000
Autres dépenses (Hors titre 2)		339 950 000 339 950 000	339 950 000 339 950 000		339 950 000 339 950 000	339 640 000 339 640 000
753 – Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers		26 200 000 26 200 000	26 200 000 26 200 000		26 200 000 26 200 000	26 200 000 26 200 000
Autres dépenses (Hors titre 2)		26 200 000 26 200 000	26 200 000 26 200 000		26 200 000 26 200 000	26 200 000 26 200 000
754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières		656 441 463 656 441 463	656 441 463 656 441 463		656 441 463 656 441 463	666 844 266 666 844 266
Autres dépenses (Hors titre 2)		656 441 463 656 441 463	656 441 463 656 441 463		656 441 463 656 441 463	666 844 266 666 844 266
755 – Désendettement de l'État		618 165 071 618 165 071	618 165 071 618 165 071		618 165 071 618 165 071	627 390 199 627 390 199
Autres dépenses (Hors titre 2)		618 165 071 618 165 071	618 165 071 618 165 071		618 165 071 618 165 071	627 390 199 627 390 199

### RÉCAPITULATION DES EMPLOIS PAR PROGRAMME

Programme	LFI 2023					PLF 2024				
	ETPT	dont ETPT opérateurs rémunérés par le programme	ETPT rémunérés par les opérateurs			ETPT	dont ETPT opérateurs rémunérés par le programme	ETPT rémunérés par les opérateurs		
			sous plafond	hors plafond	Total			sous plafond	hors plafond	Total
751 – Structures et dispositifs de sécurité routière										
753 – Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers			54	12	66			60	14	74
754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières										
755 – Désendettement de l'État										
<b>Total</b>			<b>54</b>	<b>12</b>	<b>66</b>			<b>60</b>	<b>14</b>	<b>74</b>

PROGRAMME 751  
**Structures et dispositifs de sécurité routière**

---

MINISTRE CONCERNÉ : GERALD DARMANIN, MINISTRE DE L'INTÉRIEUR ET DES OUTRE-MER

## Présentation stratégique du projet annuel de performances

### Florence GUILLAUME

*Déléguée 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, 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. Entre 2010 et 2019, la mortalité routière en France métropolitaine a diminué de 18,7 % au total pour s'établir à 3 244 personnes tuées. La baisse est plus marquée chez les automobilistes (-23,4 %), qui représentent la moitié de la mortalité routière et pour lesquels le contrôle automatisé est le plus adapté. Dans le contexte de la crise sanitaire liée à la Covid-19, ayant donné lieu notamment à des mesures exceptionnelles en France métropolitaine comme en Outre-mer, les indicateurs de l'accidentalité routière présentaient une baisse historique sur l'année 2020 et 2021.

En 2022, la mortalité routière en métropole s'établit à 3 267 personnes tuées, retrouvant ainsi le niveau de 2019, année de référence avant pandémie. Cette dernière a favorisé le développement des modes doux. La pratique cycliste a ainsi augmenté de +31 % entre 2019 et 2022 (+34 % en milieu urbain et +18 % en milieu rural) quand la mortalité cycliste a également augmenté de 31 % sur la même période, passant de 187 personnes tuées à 245 et représentant 7,5 % de la mortalité totale. En parallèle, la mortalité des usagers non-cyclistes a diminué de -0,9 % entre 2019 et 2022. L'accidentalité des engins de déplacement personnel motorisés (EDPm) a également augmenté, passant de 630 accidents impliquant un EDPm en 2019 à 2 045 en 2022.

Pour répondre à cette tendance de l'accidentalité, un nouveau Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) s'est réuni le 17 juillet 2023 avec l'objectif à la fois « de faciliter la vie des usagers de la route, d'améliorer les dispositifs de prévention mais aussi de mieux détecter et de sanctionner plus fermement ceux qui conduisent sous l'emprise de la drogue ou de l'alcool ».

A cet effet, le CISR a retenu 7 axes majeurs qui se déclinent en 38 mesures :

- Éduquer pour mieux partager la route ;
- Mieux détecter, évaluer et suivre les inaptitudes à la conduite ;
- Protéger les usagers vulnérables de la route et accompagner les victimes ;
- S'engager pour la sécurité de toutes et tous sur les routes ;
- Lutter contre les comportements les plus dangereux ;
- Simplifier la vie des usagers de la route ;
- Agir pour une meilleure sécurité routière dans les outre-mer.

Le programme 751 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. Elles indiquent également les itinéraires à sécuriser via la création de zones de contrôle 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.

Dans le cadre de la stratégie mise en œuvre depuis le CISR du 2 octobre 2015 (comprenant notamment une refonte majeure de la stratégie radar avec l'objectif d'augmenter le nombre de zones sécurisées par des dispositifs de contrôle automatisé, le nombre de radars autonomes déplaçables et l'utilisation des radars embarqués dans des véhicules banalisés en confiant leur conduite à des prestataires), le parc de radars automatiques dont le taux de disponibilité est désormais proche de la cible de 93 % se stabilisera tout au long de l'année 2024 autour de 4 600 équipements fin 2024.

L'ANTAI poursuivra en 2024 la modernisation et la sécurisation de la chaîne de traitement des infractions et son adaptation à de nouvelles natures d'infraction ou à de nouveaux équipements afin de lui permettre de répondre de manière efficace et réactive aux nouveaux besoins de l'État et des collectivités publiques.

A ce titre, après la mise en place de l'amende forfaitaire délictuelle (AFD) pour les trois délits routiers, et notamment, sur l'usage illicite de stupéfiants, l'Agence poursuivra l'accompagnement de la montée en charge de la forfaitisation des délits prévue par la Loi d'Orientation et de Programmation du Ministère de l'Intérieur (LOPMI) du 24 janvier 2023.

L'Agence poursuivra également le développement et l'exploitation des traitements nécessaires au contrôle automatisé des ZFE-m (zones à faibles émissions mobilité), et potentiellement aux autres contrôles automatisés prévus par la LOM (contrôle des voies réservées, pesage en marche, contrôle sonore), dispositifs pour lesquels le ministère en charge des transports est chef de file.

Parallèlement, l'innovation sera au cœur de l'enrichissement de l'offre de services fournie par l'ANTAI et favorisera la politique de dématérialisation et de simplification des services rendus à l'utilisateur.

La trajectoire stratégique poursuivie à moyen terme dans le cadre des marchés de prestation (programme CNT6) s'articule autour de quatre axes de modernisation, d'innovation et d'efficience :

- La poursuite de la sécurisation et la modernisation de ses chaînes de traitement pour permettre une meilleure évolutivité des fonctionnalités et la réduction du risque de survenance d'anomalies.
- Le développement de l'offre de services afin d'accompagner les pouvoirs publics dans la mise en œuvre de leurs politiques publiques en particulier la création de plusieurs nouvelles AFD prévues par la LOPMI et l'intégration dans la chaîne contraventionnelle des infractions issues de la LOM.
- L'appropriation de technologie ou de techniques innovantes, comme l'extension de l'usage de l'intelligence artificielle pour améliorer les performances du contrôle automatisé et du recours à la datascience pour développer des outils de lutte contre la fraude.
- L'amélioration de l'expérience usagers et utilisateurs à travers principalement du développement de la dématérialisation et de l'amélioration des interfaces, dans un souci à la fois de meilleure ergonomie et de

---

**Structures et dispositifs de sécurité routière**

---

Programme n° 751 | Présentation stratégique

prise en compte des différentes formes de handicap en application du référentiel général d'amélioration de l'accessibilité (RGAA).

En outre, une directive permet la poursuite transfrontalière des conducteurs ressortissants de l'Union européenne en infraction sur le territoire français. La France a également un accord bilatéral avec la Suisse depuis 2009.

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

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

Dans cette logique, au dernier trimestre 2023, il est prévu le lancement d'un nouveau site internet dénommé MesPointsPermis, qui a vocation à remplacer l'application « Télépoints ». Ce nouveau service permettra à l'utilisateur de consulter son solde de points, ses relevés d'information (restreint et intégral), afin d'améliorer encore la qualité des informations contenues dans le SNPC. Les modalités d'authentification du site sont conçues en application du RGPD, entraînant l'abandon du code confidentiel Télépoints.

La réforme annoncée sur la suppression du retrait de point pour les petits excès de vitesse inférieurs à 5 km/heure aura un impact notable sur la production de courrier du permis à points.

Les crédits du programme 751 ont permis de financer plusieurs téléservices au profit de l'utilisateur dans la continuité de l'amélioration des téléprocédures de demande de permis de conduire ouvertes en 2018 dans le cadre du plan préfectures nouvelle génération (PPNG). Un nouveau téléservice permet depuis mars 2022 à l'utilisateur d'adresser un recours gracieux de façon dématérialisée.

Les crédits du programme permettront, essentiellement en 2023 et 2024, de poursuivre la modernisation du système d'information de l'éducation routière et du permis de conduire (SI ERPC) engagée depuis 2020.

---

**RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET DES INDICATEURS DE PERFORMANCE**

---

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

INDICATEUR 1.1 : Évolution des vitesses moyennes

INDICATEUR 1.2 : 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

## Objectifs et indicateurs de performance

### OBJECTIF

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

### INDICATEUR

#### 1.1 – Évolution des vitesses moyennes

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Évolution des vitesses moyennes	km/h	79,9	78,1	en baisse	en baisse	en baisse	en baisse

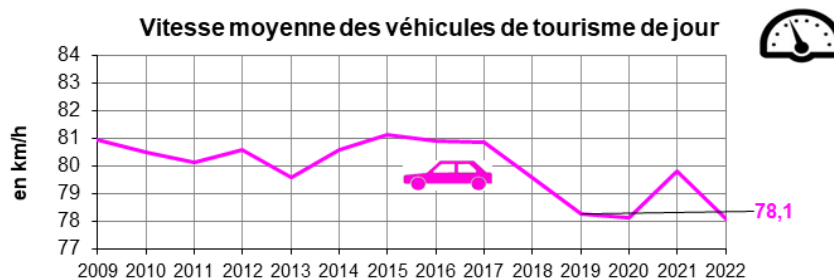
#### Précisions méthodologiques

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 135 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. Depuis 2020, un nouveau prestataire privé applique une nouvelle méthode de mesures des vitesses : le recueil des vitesses est automatisé et enregistré par des appareils de mesure qui restent posés une semaine au moins en bord de voie, ce qui permet d'obtenir des données beaucoup plus représentatives.

#### JUSTIFICATION DES CIBLES

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.



Après une hausse générale des vitesses pratiquées en 2021 par les véhicules de tourisme (VT) de jour sur presque tous les réseaux, l'année 2022 est marquée par la baisse des vitesses moyenne pratiquées sur l'ensemble des réseaux, mis à part sur les artères en centre-ville d'agglomération moyenne pour lesquelles la vitesse est restée en moyenne identique par rapport à 2021.

Les routes en entrée-sortie d'agglomération moyenne connaissent les taux de dépassement de la vitesse maximale autorisée (VMA) les plus hauts pour les VT de jour (49 %). La vitesse moyenne sur les routes bidirectionnelles baisse de 2,2 km/h par rapport à 2021 de jour pour les VT et de 3,3 km/h sur les autoroutes de liaison.

## Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme n° 751 | Objectifs et indicateurs de performance

Mis à part les autoroutes de liaison limitées à 130 km/h, la moyenne des vitesses est plus haute de nuit sur l'ensemble des réseaux. On observe notamment une part beaucoup plus importante d'excès de vitesse par rapport aux périodes de jour.

En 2022, 3 550 personnes ont perdu la vie sur les routes de France (+10,3 % par rapport à 2021 et +1,5 % par rapport à 2019), dont 3 267 en France métropolitaine (+11 % et +0,7 %) et 283 en Outre-mer (+2,9 % et +11,4 %). Ce nombre est en hausse par rapport à 2021, année particulière du fait des restrictions de circulation liées à la lutte contre la pandémie de Covid-19, mais est similaire à celui de 2019, dernière année de référence, car non impactée par la crise sanitaire.

Selon les informations relatives à la responsabilité présumée dans les accidents mortels dans le fichier BAAC, une vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances est présente en 2022 dans 26 % des accidents mortels (causes multiples). Cette proportion est plus élevée que la moyenne chez les conducteurs de deux-roues motorisés (39 %).

Le facteur « vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances » intervient plus souvent que la moyenne sur les routes limitées à 70 km/h (35 % des causes multiples). Il est moins présent sur les réseaux limités à 90 km/h (21 %) et 130 km/h (20 %).

## 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	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Pourcentage relatif aux seules immatriculations françaises	%	73,4	72,6	75	75	75	75
Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères	%	69,8	69,5	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 envoyés par l'ANTAI au cours de l'année considérée à l'encontre des contrevenants conduisant un véhicule immatriculé en France.
- au dénominateur : nombre de dossiers d'infraction pour des infractions relevées 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 et auquel on retire les dossiers d'infraction de non infraction, les dossiers d'infraction réimmatriculés CACIR, les dossiers d'infraction avec règle de non-conformité validée et les dossiers d'infraction avec recatégorisation poids lourds – véhicules légers pour les véhicules reconnus avec une plaque française et estimés avec une plaque française parmi les plaques non reconnues.

Indicateur 1.2.2. « Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères » :

- au numérateur : nombre d'avis de contravention envoyés 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 (pays partenaires).
- au dénominateur : nombre de dossiers d'infraction pour des infractions relevées au cours de l'année considérée par les dispositifs de contrôle automatisé des vitesses impliquant un véhicule immatriculé dans l'un des pays partenaires, auquel s'ajoute une estimation des plaques étrangères de pays partenaires parmi les plaques non reconnues et auquel on retire les dossiers d'infraction de non infraction, les dossiers d'infraction réimmatriculés CACIR, les dossiers d'infraction avec règle de non-conformité validée et les dossiers d'infraction avec recatégorisation poids lourds – véhicules légers pour les véhicules reconnus avec une plaque étrangère de pays partenaire et estimés avec une plaque étrangère de pays partenaire parmi les plaques non reconnues.

## JUSTIFICATION DES CIBLES

En 2022, l'activité du centre national de traitement (CNT) en matière de contrôle automatisé a connu une hausse par rapport à l'année précédente. L'évolution de l'activité s'est traduite comme suit :

- +15,4 % de dossiers d'infraction (DIF) émis (25,5 millions en 2022) par rapport à 2021 ;
- +12,6 % d'avis de contraventions (ACO) initiaux envoyés (16,5 millions en 2022) par rapport à 2021.

Le ratio avis de contravention/Dossiers d'infraction (ACO/DIF) pour les immatriculations françaises est de 72,6 % en 2022, soit une légère baisse de 0,8 points par rapport à 2021 (73,4 %) et est légèrement inférieur à la cible de 75 %.

Ce léger recul du ratio ACO/DIF s'explique par deux incidents de nature différente :

- à partir de fin décembre 2021 un incident lié à des images floues a été détecté sur certains équipements radars (ETT Vitesse) conduisant à une baisse du taux de transformation. Les objectifs photos de ces équipements ont tous été changés au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2022 permettant un retour au niveau de performance précédemment constaté ;
- un incident sur l'interface de consultation du répertoire SIRENE a empêché toute émission d'ACO pour les personnes morales et les entrepreneurs individuels (initiaux ou suite à une désignation) entre mi-septembre et début novembre 2022. La résolution de cet incident a permis un rattrapage de la majorité du stock sur l'exercice 2022 et un décalage des envois pour le stock restant début 2023 (stock d'environ 290 000 dossiers au 04/01/2023).

Il convient de noter que le décalage de ces envois est sans incidence sur les délais de paiement et de recours des contrevenants puisque ces délais sont toujours calés sur la date d'édition de l'avis de contravention et non sur la date initiale de l'infraction.

## INDICATEUR

### 1.3 – Disponibilité des radars

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Taux de disponibilité des radars	%	86,93	87,27	93	93	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 CIBLES

En 2018 et 2019, le taux moyen de disponibilité des radars a été inférieur à la prévision initiale de 93 % en raison d'une vague de vandalisme sans précédent. Depuis, les réparations opérées et le renouvellement des radars laissent augurer un retour à la cible nominale de 93 % à court terme. La part des dégradations lourdes est en baisse mais concerne principalement 2 types de radars : les radars chantiers et les radars tourelles.

Pour 2024 et les années suivantes, la cible de disponibilité des radars reste fixée à 93 %.

## Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme n° 751 | Présentation des crédits et des dépenses fiscales

## Présentation des crédits et des dépenses fiscales

## PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET TITRE POUR 2023 ET 2024

## AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Action / Sous-action	LFI 2023 PLF 2024	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Total	FdC et AdP attendus
01 – Dispositifs de contrôle		153 651 683 155 151 683	46 300 000 46 300 000	199 951 683 201 451 683	0 0
02 – Centre national de traitement		74 811 893 74 501 893	15 000 000 15 000 000	89 811 893 89 501 893	0 0
03 – Soutien au programme		6 086 424 6 086 424	0 0	6 086 424 6 086 424	0 0
04 – Système d'information Education routière et permis de conduire		30 650 000 29 150 000	13 450 000 13 450 000	44 100 000 42 600 000	0 0
<b>Totaux</b>		<b>265 200 000</b> <b>264 890 000</b>	<b>74 750 000</b> <b>74 750 000</b>	<b>339 950 000</b> <b>339 640 000</b>	<b>0</b> <b>0</b>

## CRÉDITS DE PAIEMENTS

Action / Sous-action	LFI 2023 PLF 2024	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Total	FdC et AdP attendus
01 – Dispositifs de contrôle		153 651 683 155 151 683	46 300 000 46 300 000	199 951 683 201 451 683	0 0
02 – Centre national de traitement		74 811 893 74 501 893	15 000 000 15 000 000	89 811 893 89 501 893	0 0
03 – Soutien au programme		6 086 424 6 086 424	0 0	6 086 424 6 086 424	0 0
04 – Système d'information Education routière et permis de conduire		30 650 000 29 150 000	13 450 000 13 450 000	44 100 000 42 600 000	0 0
<b>Totaux</b>		<b>265 200 000</b> <b>264 890 000</b>	<b>74 750 000</b> <b>74 750 000</b>	<b>339 950 000</b> <b>339 640 000</b>	<b>0</b> <b>0</b>

## PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE POUR 2023, 2024, 2025 ET 2026

Titre	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
	LFI 2023 PLF 2024 Prévision indicative 2025 Prévision indicative 2026			
3 - Dépenses de fonctionnement	265 200 000 264 890 000 264 890 000 264 890 000		265 200 000 264 890 000 264 890 000 264 890 000	
5 - Dépenses d'investissement	74 750 000 74 750 000 74 750 000 74 750 000		74 750 000 74 750 000 74 750 000 74 750 000	
<b>Totaux</b>	<b>339 950 000</b> <b>339 640 000</b> <b>339 640 000</b> <b>339 640 000</b>		<b>339 950 000</b> <b>339 640 000</b> <b>339 640 000</b> <b>339 640 000</b>	

## PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE POUR 2023 ET 2024

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
	LFI 2023 PLF 2024			
3 – Dépenses de fonctionnement	265 200 000 264 890 000		265 200 000 264 890 000	
31 – Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	190 388 107 190 388 107		190 388 107 190 388 107	
32 – Subventions pour charges de service public	74 811 893 74 501 893		74 811 893 74 501 893	
5 – Dépenses d'investissement	74 750 000 74 750 000		74 750 000 74 750 000	
51 – Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	59 750 000 59 750 000		59 750 000 59 750 000	
53 – Subventions pour charges d'investissement	15 000 000 15 000 000		15 000 000 15 000 000	
<b>Totaux</b>	<b>339 950 000</b> <b>339 640 000</b>		<b>339 950 000</b> <b>339 640 000</b>	

## Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme n° 751 | Justification au premier euro

## Justification au premier euro

## Éléments transversaux au programme

## ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

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	0	201 451 683	201 451 683	0	201 451 683	201 451 683
02 – Centre national de traitement	0	89 501 893	89 501 893	0	89 501 893	89 501 893
03 – Soutien au programme	0	6 086 424	6 086 424	0	6 086 424	6 086 424
04 – Système d'information Education routière et permis de conduire	0	42 600 000	42 600 000	0	42 600 000	42 600 000
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>339 640 000</b>	<b>339 640 000</b>	<b>0</b>	<b>339 640 000</b>	<b>339 640 000</b>

## ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DU PROGRAMME

## TRANSFERTS EN CRÉDITS

	Prog Source / Cible	T2 Hors Cas pensions	T2 CAS pensions	Total T2	AE Hors T2	CP Hors T2	Total AE	Total CP
Transferts entrants								
Transferts sortants					-310 000	-310 000	<b>-310 000</b>	<b>-310 000</b>
Transfert de l'application ICAM (infocentre des amendes).	► 156				-310 000	-310 000	<b>-310 000</b>	<b>-310 000</b>

## MESURES DE PÉRIMÈTRE

0,31 M€ en AE et en CP sont transférés du programme 751 vers le programme 156 « Gestion fiscale et financière de l'État et du secteur public local » au titre de l'application ICAM (Infocentre des amendes).



## Dépenses pluriannuelles

### GRANDS PROJETS INFORMATIQUES

#### ERPC

La modernisation du système d'information de l'éducation routière et du permis de conduire vise à répondre à quatre enjeux stratégiques fixés par le Délégué à la Sécurité Routière : développer la communication et les échanges avec les parties prenantes, assurer une approche continue de bout en bout, garantir la robustesse et la sécurité du SI et être simple tant sur les démarches qu'en usage. La modernisation comporte aussi des enjeux techniques : l'urbanisation du système d'information, l'amélioration des méthodes de développement et de maintenance du SI et le décommissionnement des anciennes briques techniques en fin de vie.

Année de lancement du projet	2019
Financement	P751
Zone fonctionnelle principale	Sécurité Circulation Routière

#### COÛT ET DURÉE DU PROJET

##### Coût détaillé par nature

(en millions d'euros)

	2021 et années précédentes		2022 Exécution		2023 Prévision		2024 Prévision		2025 et années suivantes		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	47,02	47,02	15,81	13,84	6,00	6,00	3,00	3,00	0,00	0,00	71,83	69,86
Titre 2	3,10	3,10	0,98	0,98	0,98	0,98	0,98	0,98	0,00	0,00	6,04	6,04
<b>Total</b>	<b>50,12</b>	<b>50,12</b>	<b>16,79</b>	<b>14,82</b>	<b>6,98</b>	<b>6,98</b>	<b>3,98</b>	<b>3,98</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>77,87</b>	<b>75,90</b>

##### Évolution du coût et de la durée

	Au lancement	Actualisation	Écart en %
Coût total en M€	71,33	71,33	0
Durée totale en mois	56	56	0

## Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme n° 751 | Justification au premier euro

## ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

## ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2023

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2022 (RAP 2022)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2022 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2022	AE (LFI + LFR + Décret d'avance) 2023 + Reports 2022 vers 2023 + Prévission de FdC et AdP	CP (LFI + LFR + Décret d'avance) 2023 + Reports 2022 vers 2023 + Prévission de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2023
191 048 573	0	339 950 000	369 119 096	191 226 554

## ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2024	CP 2025	CP 2026	CP au-delà de 2026
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2023	CP demandés sur AE antérieures à 2024 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2025 sur AE antérieures à 2024	Estimation des CP 2026 sur AE antérieures à 2024	Estimation des CP au-delà de 2026 sur AE antérieures à 2024
191 226 554	65 240 000 0	44 890 000	31 300 000	49 796 554
AE nouvelles pour 2024 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2024 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2025 sur AE nouvelles en 2024	Estimation des CP 2026 sur AE nouvelles en 2024	Estimation des CP au-delà de 2026 sur AE nouvelles en 2024
339 640 000 0	274 400 000 0	31 690 000	18 000 000	15 550 000
<b>Totaux</b>	<b>339 640 000</b>	<b>76 580 000</b>	<b>49 300 000</b>	<b>65 346 554</b>

## CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2024

CP 2024 demandés sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024	CP 2025 sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024	CP 2026 sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024	CP au-delà de 2026 sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024
80,79 %	9,33 %	5,30 %	4,58 %

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

## Justification par action

### ACTION (59,3 %)

#### 01 – Dispositifs de contrôle

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	201 451 683	<b>201 451 683</b>	0
Crédits de paiement	0	201 451 683	<b>201 451 683</b>	0

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

Conformément aux orientations fixées, en 2024, le parc des radars dont le taux de disponibilité est désormais proche de la cible de 93 % sera stabilisé autour de 4 600 radars au 31 décembre 2024, dont un maximum de 3 560 radars simultanément actifs (hors zones urbaines).

Ce parc est constitué de :

- 400 radars fixes (dispositifs de contrôle du respect des vitesses limites autorisées) ;
- 700 radars discriminants (radars fixes permettant de distinguer les vitesses des véhicules légers de celle des poids lourds) ;
- 500 radars mobiles « embarqués/débarqués » (dispositifs de contrôle embarqués dans des véhicules banalisés mis à disposition des forces de l'ordre, et permettant des contrôles en mode embarqué ou débarqué, véhicule à l'arrêt) dont 50 équipements simultanément actifs ;
- 400 voitures radars sont déployées dont plus de 50 % auront une conduite externalisée. Le parc de voitures radars continue à suivre une logique de volume constant permettant le contrôle de 150 véhicules simultanément ;
- 800 radars autonomes de chantiers (radars semi-fixes destinés à assurer un contrôle des vitesses dans les zones de chantier ou de danger temporaire et déplaçables sur divers emplacements prévus à cet effet) dont un maximum de 700 radars actifs simultanément ;
- 30 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) ;
- 30 radars passages à niveau (radars permettant de sanctionner les franchissements illicites de passages à niveau). Ce parc est en décroissance régulière ;
- 1 500 radars tourelles actifs dans 1500 cabines (le dispositif de contrôle est installé dans une tourelle fixe afin de contrôler le franchissement feux rouges ou la vitesse) ;
- 1 000 itinéraires, pour un total de 12 000 kilomètres, dont 2 000 emplacements de radars autonomes.

S'agissant des zones urbaines, le parc des radars feux rouges est en décroissance régulière pour obsolescence technique et a vocation à être progressivement remplacé par des radars urbains. Le choix de déploiements des radars urbains sera toutefois dépendant des choix des collectivités territoriales à la suite des possibilités offertes par la loi 3DS.

Par ailleurs, la délégation à la sécurité routière gère parallèlement un parc de radars pédagogiques (880 environ), qui signalent aux automobilistes leur vitesse, sans sanctionner les éventuelles infractions.

## Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme n° 751 | Justification au premier euro

La dotation prévue pour 2024 doit permettre de financer les dépenses liées :

- au déploiement des nouveaux dispositifs de contrôle : modernisation d'une partie du parc existant, acquisition de radars mobiles de nouvelle génération (avec notamment l'acquisition de nouveaux véhicules dans lesquels ils sont installés), acquisition de radars déplaçables tels les radars chantiers qui permettent de répondre plus rapidement aux besoins exprimés par les préfets ;
- à leur maintien en condition opérationnelle : opérations de maintenance préventive et curative et traitement du vandalisme qui demeure à un niveau élevé ;
- au pilotage des dispositifs de contrôle : suivi du bon déroulement des déploiements et de la maintenance des dispositifs de contrôle.

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	155 151 683	155 151 683
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	155 151 683	155 151 683
Dépenses d'investissement	46 300 000	46 300 000
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	46 300 000	46 300 000
<b>Total</b>	<b>201 451 683</b>	<b>201 451 683</b>

## 1. Maintien en condition opérationnelle des dispositifs de contrôle (99,71 M€ en AE et en CP)

Ce poste permet d'assurer :

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

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

(en M€)	AE	CP
Maintien en condition opérationnelle et vie du parc des radars fixes	26,2	26,2
Maintien en condition opérationnelle des radars mobiles	12,75	12,75
Maintien en condition opérationnelle des radars déplaçables	27,11	27,11
Déplacement des radars déplaçables	6,20	6,20
Prestations de conduite des équipements mobiles	22,20	22,20
Coûts récurrents du SI et des télécoms	5,20	5,20
<b>Maintien en condition opérationnelle</b>	<b>99,71</b>	<b>99,71</b>

## 2. Déploiement de nouveaux dispositifs de contrôle en remplacement de dispositifs anciens (46,3 M€ en AE et en CP)

Le déploiement des radars tourelle s'achève. Toutefois, ce type d'équipement est encore fortement vandalisé.

S'agissant du radar urbain, fin 2023, les expérimentations réussies auront permis, sur la partie sud du territoire et plus récemment sur la partie nord du territoire, de rendre possible un déploiement généralisé d'équipement. Toutefois, la cible à atteindre est dépendante des choix à venir des collectivités territoriales conformément aux possibilités offertes par la loi 3DS.

Le parc de radars autonomes sera porté à 800 équipements fin 2024. Ces matériels subissent de fortes dégradations, les quantités produites peuvent servir à remplacer des radars détruits (jusqu'à une centaine par an). Tous ne seront pas déployés simultanément.

Le développement du système d'information sera poursuivi en 2024 afin de permettre l'optimisation des multiples déplacements des radars déplaçables et d'optimiser 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 :

(en M€)	AE	CP
Acquisition et déploiement d'équipements fixes (dont dev.)	4	4
Acquisition et déploiement d'équipements mobiles	10	10
Acquisition et déploiement d'équipements déplaçables	22	22
Construction du SI du DCA et déploiements télécom	5,30	5,30
Prestations et moyens d'essai pour l'homologation	2	2
Déploiement de dispositifs de signalisation	3	3
<b>Déploiement</b>	<b>46,30</b>	<b>46,30</b>

## 3. Pilotage du déploiement et du maintien en condition opérationnelle (55,44 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.

## Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme n° 751 | Justification au premier euro

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

(en M€)	AE	CP
Pilotage des marchés des équipements fixes	20,53	20,53
Pilotage des marchés des équipements mobiles	5,50	5,50
Pilotage des marchés des équipements déplaçables	9,41	9,41
Pilotage du marché télécom	2,30	2,30
AMOA métier	17	17
Pilotage de dispositifs de signalisation	0,70	0,70
<b>Pilotage</b>	<b>55,44</b>	<b>55,44</b>

**ACTION (26,4 %)****02 – Centre national de traitement**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	89 501 893	<b>89 501 893</b>	0
Crédits de paiement	0	89 501 893	<b>89 501 893</b>	0

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

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	74 501 893	74 501 893
Subventions pour charges de service public	74 501 893	74 501 893
Dépenses d'investissement	15 000 000	15 000 000
Subventions pour charges d'investissement	15 000 000	15 000 000
<b>Total</b>	<b>89 501 893</b>	<b>89 501 893</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 2024, le programme 751 prévoit d'allouer à l'ANTAI une dotation globale de 89,5 M€.

Cette dotation est versée pour partie sous la forme d'une subvention pour charges de service public et pour partie sous la forme d'une subvention pour charges d'investissement.

La subvention pour charges de service public s'élève à 74,5 M€, elle permettra à l'ANTAI de couvrir les charges liées :

- à l'exploitation des systèmes informatiques ;
- aux frais d'édition et d'affranchissement des avis de contravention relevant du contrôle automatisé : édition, publipostage, routage et affranchissement des avis de contravention, traitement du courrier reçu au CNT dans le cadre des recours émis par des contrevenants ;
- au marché de paiement ;
- 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 subvention pour charges d'investissement de 15 M€ permettra à l'ANTAI d'assurer la maintenance évolutive de ses applications informatiques afin d'y intégrer de nouvelles fonctions ou d'en améliorer le fonctionnement.

## ACTION (1,8 %)

### 03 – Soutien au programme

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	6 086 424	<b>6 086 424</b>	0
Crédits de paiement	0	6 086 424	<b>6 086 424</b>	0

Cette action porte les crédits de fonctionnement des structures dédiées au pilotage du projet de contrôle automatisé, de communication ainsi que les frais de fonctionnement de la Trésorerie du contrôle automatisé.

### ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	6 086 424	6 086 424
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	6 086 424	6 086 424
<b>Total</b>	<b>6 086 424</b>	<b>6 086 424</b>

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

Ces dépenses concernent le fonctionnement courant des services du département du contrôle automatisé (DCA) de la DSR pour un montant de 0,4 M€, notamment les frais de déplacements.

#### 2. Communication (0,89 M€ en AE et en CP)

La DSR mobilisera en 2024 une enveloppe de 0,89 M€ pour financer des campagnes de communication nationales sur les dangers de la vitesse au volant, en direction des motocyclistes et des automobilistes, et les vecteurs aggravants d'insécurité routière, notamment les conduites addictives.

## Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme n° 751 | Justification au premier euro

La communication constitue un levier de la lutte contre l'accidentalité routière. Elle agit dans un axe de prévention, d'information et d'éducation afin de changer les comportements. Elle permet également de faire la pédagogie de la règle et de favoriser l'acceptabilité sociale des mesures.

### 3. Frais de fonctionnement de la Trésorerie du contrôle automatisé (4,8 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 (2,91 M€ en AE et en CP);
- l'affranchissement (0,57 M€ en AE et en CP);
- les frais d'huissiers (1,32 M€ en AE et en CP)

## ACTION (12,5 %)

### 04 – Système d'information Education routière et permis de conduire

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	42 600 000	<b>42 600 000</b>	0
Crédits de paiement	0	42 600 000	<b>42 600 000</b>	0

La modernisation et le fonctionnement de l'écosystème de l'éducation routière et du permis de conduire, vise à regrouper à la fois le système RDVpermis dédié à la gestion des examens, complété des applications satellites (recensement des agréments des autos écoles, centre de sensibilisation à la sécurité routière, animateurs...) ainsi que le système national des permis de conduire, qui gère les droits à conduire et le dispositif du permis à points.

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

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

Ces courriers sont édités à partir des données traitées par l'application réglementaire « système national des permis de conduire (SNPC) », qui comporte toutes les informations nécessaires à la gestion des droits à conduire (mode d'obtention d'un droit à conduire, restrictions administratives à la suite d'un avis médical, mesures administratives et judiciaires, retraits et restitutions de points...).

En 2024, 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 des duplicatas des décisions portant injonction de suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière, ou l'invalidation du permis de conduire ;
- les dépenses de fonctionnement liées à la maintenance de l'application SNPC ;
- les dépenses de modernisation de l'ensemble de l'écosystème de l'éducation routière et du permis de conduire.



## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	29 150 000	29 150 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	29 150 000	29 150 000
Dépenses d'investissement	13 450 000	13 450 000
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	13 450 000	13 450 000
<b>Total</b>	<b>42 600 000</b>	<b>42 600 000</b>

**1) Lettres de retrait et de restitution de points (20,9 M€ en AE et en CP)**

Le montant des dépenses destinées à l'éditique (matérielle ou numérique) et à l'affranchissement des lettres de retrait et de restitution de points est évalué à 20,9 M€ pour 2024. Ces dépenses seront exécutées sur le titre 3.

Les besoins 2024 se fondent sur la nécessité d'éditer et d'expédier par voie postale ou dématérialisée 18 millions de lettres, soit 5 millions de lettres de retrait de points et 13 millions de lettres de restitution de points. Cette prévision prend en compte le parc de radars déployés sur le territoire national et le nombre d'infractions constatées.

Cette volumétrie a été impactée à compter de juillet 2023 par une modification opérée dans le système du contrôle automatisé, géré par l'agence nationale du traitement automatisé des infractions ; désormais la transmission des infractions dans le SNPC, lorsque l'amende a été payée, est réduite de 2 mois à 1 jour, pour une meilleure lisibilité du décompte des points pour les titulaires du permis de conduire. De même, les amendes majorées sont transmises dans le délai de 2 mois au lieu de 3 mois. Cette réduction des délais s'est opérée conformément à la réglementation prévue aux articles 529 et suivant du code de procédure pénale.

Fonctionnement du bureau national des droits à conduire :

Au titre de 2024, 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, destinées notamment à la numérisation des preuves de notification des courriers d'invalidation du permis de conduire pour solde nul de points, ou des injonctions de suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière, ainsi que la destruction des courriers non distribués, seront exécutées sur le titre 3.

**2) Système d'information de l'éducation routière et du permis de conduire (SI-ERPC) (21,7 M€ en AE et en CP)**

La modernisation du système d'information de l'éducation routière et du permis de conduire (SI ERPC) est engagée depuis 2020. Ce projet, approuvé par la Direction du numérique de l'État en 2019, repose sur un marché public dédié et vise à répondre au développement rapide des usages numériques, au risque d'obsolescence des différentes applications (SNPC, PGA, SPD, RESPER, AURIGE, APEP, RAFAEL, ICER, etc) et à la raréfaction des compétences disponibles pour le maintien en conditions opérationnelles de technologies vieillissantes. L'aboutissement de ce programme est indispensable pour disposer d'un système à l'état de l'art, plus évolutif et apte à répondre aux nouveaux enjeux de sécurité routière.

Enfin, et dans l'attente de l'achèvement de la refonte du SI ERPC, les crédits permettront également de financer les dépenses de maintenance courante et évolutive du système national du permis de conduire (SNPC) : automatisation de certaines procédures, permis dématérialisé, mise en œuvre des accès au système national des

---

**Structures et dispositifs de sécurité routière**

---

Programme n° 751 | Justification au premier euro

permis de conduire prévus par le code de la route (les magistrats, les employeurs de transport public de marchandises et de voyageurs...).

La modernisation et le fonctionnement de l'écosystème de l'éducation routière et du permis de conduire, regroupant à la fois le SNPC, mais également RDVpermis dédié à la gestion des examens..) nécessitent en 2024 les dépenses suivantes :

- Dépenses de tierce maintenance applicative : 1,7 M€ en AE et en CP ;
- Dépenses de maintien en condition opérationnelle et d'hébergement : 2,55 M€ en AE et en CP ;
- Dépenses de conduite du projet d'évolution : 4 M€ en AE et en CP ;
- Dépenses de mise en œuvre du projet d'évolution : 13,45 M€ en AE et en CP. Ces dépenses portent sur la modernisation du SI du permis de conduire et notamment le déploiement progressif du dispositif Rdv permis (plateforme de réservation permettant aux écoles de conduite et aux candidats libres de réserver en ligne des places d'examen).

## Récapitulation des crédits et emplois alloués aux opérateurs de l'État

### RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ALLOUÉS PAR LE PROGRAMME AUX OPÉRATEURS

Opérateur financé (Programme chef de file) Nature de la dépense	LFI 2023		PLF 2024	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>ANTAI - Agence nationale de traitement automatisé des infractions (P753)</b>	<b>89 811 893</b>	<b>89 811 893</b>	<b>89 501 893</b>	<b>89 501 893</b>
Subventions pour charges de service public	74 811 893	74 811 893	74 501 893	74 501 893
Subventions pour charges d'investissement	15 000 000	15 000 000	15 000 000	15 000 000
<b>Total</b>	<b>89 811 893</b>	<b>89 811 893</b>	<b>89 501 893</b>	<b>89 501 893</b>
Total des subventions pour charges de service public	74 811 893	74 811 893	74 501 893	74 501 893
Total des dotations en fonds propres	0	0	0	0
Total des transferts	0	0	0	0
Total des subventions pour charges d'investissement	15 000 000	15 000 000	15 000 000	15 000 000

En 2023, le programme 751 prévoit d'allouer à l'ANTAI une dotation globale de 89,5 M€.

Cette dotation est versée pour partie sous la forme d'une subvention pour charges de service public et pour partie sous la forme d'une subvention pour charges d'investissement.



PROGRAMME 753  
**Contrôle et modernisation de la politique  
de la circulation et du stationnement routiers**

---

MINISTRE CONCERNÉ : GERALD DARMANIN, MINISTRE DE L'INTÉRIEUR ET DES OUTRE-MER

## Présentation stratégique du projet annuel de performances

Florence GUILLAUME

*Déléguée à la sécurité routière*

Responsable du programme n° 753 : Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers

Le programme 753 « Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers » contribue à la modernisation de l'action publique en finançant le dispositif du procès-verbal électronique (PVe), dont la mise en œuvre a été confiée à l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI).

Le dispositif du « PVe » substitue au carnet à souche des outils nomades de verbalisation. L'infraction est constatée grâce à cet outil électronique dédié qui transmet directement les données au centre national de traitement (CNT) de Rennes. L'avis de contravention, au stade forfaitaire, est édité et envoyé automatiquement par courrier au domicile du contrevenant et, depuis 2018, aux personnes mises en cause pour des délits pouvant faire l'objet d'une procédure d'amende forfaitaire.

Un tel traitement automatisé a permis de réduire les coûts de gestion grâce à la suppression de tâches matérielles répétitives. La centralisation du traitement des messages d'infraction offre également un gain important de productivité. Avec l'extension de la procédure de l'amende forfaitaire à certains délits, ce traitement contribue à la transformation de la procédure pénale, à l'allègement des tâches des acteurs de la procédure (agents et officiers de police judiciaire, parquets et juridictions) et au désengorgement des tribunaux.

Par ailleurs, l'utilisation d'outils modernes et fiables pour constater l'infraction a permis de réduire les risques d'erreurs par rapport au procès-verbal manuscrit, en limitant au strict minimum les tâches de rédaction et en assurant un archivage électronique sécurisé des procès-verbaux.

La généralisation de la verbalisation électronique est achevée dans les services de l'État (police et gendarmerie nationales) depuis juin 2012, conformément au calendrier initial, et le déploiement de la solution électronique continue sa progression auprès des collectivités territoriales volontaires.

Fin 2022, 4 825 communes utilisaient ainsi une solution de verbalisation électronique, dont la totalité des villes de plus de 50 000 habitants et 98 % des villes de 10 000 à 50 000 habitants ciblées par ce dispositif. En 2022, les communes équipées du PVe ont généré 7,8 millions d'avis de contravention (ACO) initiaux contre 7,7 millions en 2021 (hors stationnement payant).

Depuis novembre 2018, l'application PVe permet la verbalisation non plus seulement de contraventions mais également de certains délits routiers (conduite sans assurance, conduite sans permis, conduite avec permis non adapté). Cette application permet également la verbalisation de sept autres délits non routiers, généralisés sur le territoire ou à titre expérimental, et notamment, du délit forfaitisé d'usage de stupéfiants généralisé depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2020.

En 2022, l'ANTAI a ainsi procédé à l'envoi de plus de 286 900 amendes forfaitaires délictuelles (AFD) soit +27,2 % par rapport à 2021. Au total, 13 millions d'ACO initiaux PVe – hors délits forfaitisés – ont été envoyés en 2022 (forces de sécurité intérieure, collectivités territoriales et autres services), chiffre inférieur à 2021 (-4,7 %). Toutefois, hors infractions Covid-19 (40 000 en 2022 contre 1,2 million en 2021), le niveau d'activité progresse de +4,5 %.

Depuis 2017, l'ANTAI participe à la modernisation des équipements des forces de l'ordre en finançant les appareils smartphones/tablettes dans le cadre du projet NEO (Nouvel Équipement Opérationnel) porté par les directions générales de la gendarmerie et de la police nationales (12 722 équipements en 2017). À ce titre, la nouvelle convention tripartite 2021-2024 relative au financement de la location et du fonctionnement de

terminaux NEO au titre du PVe, tient compte de l'augmentation de l'activité PVe (en contraventionnel et en délictuel) entre 2016 et 2020 sur la base du nombre de messages d'infraction intégrés dans le système d'information (SI) de l'ANTAI. Le nombre de terminaux dont le financement de la location et du fonctionnement est assuré par l'ANTAI passe ainsi à 16 578.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2018, la décentralisation et la dépénalisation du stationnement payant sont entrées en vigueur en application de l'article 63 de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM). Cette réforme donne aux collectivités la pleine compétence en matière de réglementation du stationnement payant et implique la suppression du procès-verbal (PV) à 17 euros en cas de non-respect des règles de paiement du stationnement. Le stationnement payant sur voirie est dépénalisé et l'utilisateur qui ne règle pas son stationnement doit désormais s'acquitter d'une redevance pour occupation du domaine public appelée « forfait de post-stationnement » ou FPS. Dans le cadre de cette réforme, l'ANTAI a développé un nouveau système d'information et mis en place un conventionnement avec les collectivités qui se sont engagées dans la décentralisation du stationnement payant.

A fin juin 2023, 598 collectivités avaient renouvelé la convention passée avec l'ANTAI et 98 % des collectivités ont choisi de recourir à la prestation de l'ANTAI pour l'édition et l'envoi des avis de paiement de FPS, dont 12 collectivités ont mis en place le FPS minoré avec l'ANTAI. A ce titre, l'Agence a envoyé plus de 12,8 millions d'avis de paiement en 2022, en forte hausse de 15,8 % par rapport à 2021 en raison d'un niveau d'activité très soutenu du en particulier à la mise en place du tarif minoré par six nouvelles collectivités ainsi que l'intégration des véhicules deux-roues dans le dispositif dans certaines communes importantes, notamment à Paris depuis septembre 2022. Les 2 % de collectivités restant ont décidé d'assurer par elles-mêmes ou par l'intermédiaire d'un prestataire privé la notification des avis de paiement de FPS. L'ANTAI intervient alors pour émettre les titres exécutoires et traiter les FPS majorés.

Enfin, le recours aux services en ligne a continué à progresser : le taux de contestations effectuées de manière dématérialisée pour le PVe contraventionnel est de 70,6 % en 2022, soit une hausse de 5,7 points par rapport à 2021.

Le taux de recours à un canal de télépaiement – hors stationnement payant – atteint 76,5 % en 2022, résultat stable par rapport à 2021.

Le programme compte une unique action destinée à porter la subvention pour charges de service public versée à l'ANTAI au titre de sa mission de déploiement et de gestion du PVe pour le compte de l'État et des collectivités territoriales.

La DSR s'appuie sur l'ANTAI, opérateur de l'État dont elle assure la tutelle, pour le déploiement de la verbalisation électronique.

## RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET DES INDICATEURS DE PERFORMANCE

### **OBJECTIF 1 : Assurer l'efficacité du procès-verbal électronique au sein des services de l'État**

INDICATEUR 1.1 : Taux de transformation des infractions relevées par les dispositifs de verbalisation électronique de l'État en avis de contravention

## Objectifs et indicateurs de performance

### OBJECTIF

#### 1 – Assurer l'efficacité du procès-verbal électronique au sein des services de l'État

L'objectif « assurer le déploiement de la généralisation du procès-verbal électronique au sein des services de l'État » s'intéresse à l'efficacité du procès-verbal, une fois son déploiement achevé.

Cet indicateur permet de mesurer la performance de traitement de la chaîne automatisée des dossiers d'infraction (DIF) issus de la verbalisation électronique opérée par les services de l'État (police et gendarmerie nationales).

### INDICATEUR

#### 1.1 – Taux de transformation des infractions relevées par les dispositifs de verbalisation électronique de l'Etat en avis de contravention

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Taux de transformation des infractions relevées par les dispositifs de verbalisation électronique de l'Etat en avis de contravention	%	98,3	96,93	96	96	96	96

#### Précisions méthodologiques

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

#### Mode de calcul :

- au numérateur : nombre d'avis de contraventions envoyés au cours de l'année considérée à l'encontre de propriétaires de véhicules immatriculés en France, Belgique ou Suisse lorsqu'il n'y pas d'interception et de l'ensemble des personnes ayant fait l'objet d'une interception pour les procès verbaux électroniques relevés par les services de l'État, auquel on ajoute les dossiers d'infraction avec paiement immédiat n'ayant pas fait l'objet d'une saisine validée.
- au dénominateur : nombre de dossiers d'infraction créés pour des infractions relevées à l'encontre de propriétaires de véhicule immatriculé en France, Belgique ou Suisse lorsqu'il n'y pas d'interception et de l'ensemble des personnes ayant fait l'objet d'une interception au moyen d'un dispositif de verbalisation électronique par les services de l'État au cours de l'année considérée, auquel on retire le nombre de dossiers d'infraction avec saisine validée.

### JUSTIFICATION DES CIBLES

En 2022, les services de l'État ont relevé un peu plus de 5,5 millions d'infractions (DIF), un nombre inférieur par rapport à 2021 (6,2 millions), générant un peu plus de 5,1 millions d'avis de contravention (ACO) initiaux, soit une baisse de 13,9 % par rapport à 2021. En 2022 les infractions aux mesures de lutte contre la Covid-19 ne représentent plus que 0,3 % de l'ensemble des infractions relevées via le Pve, soit 35 600 contre 1,2 million en 2021.

Le ratio avis de contravention (ACO) / dossiers d'infractions (DIF) du PVe pour les services de l'État (96,9 %) est supérieur à la cible de 96 %. Ce ratio est inférieur de 1,4 point au ratio de 2021 particulièrement élevé.



Le taux de transformation en ACO des dossiers d'infraction relatifs au périmètre de la crise sanitaire était plus élevé que celui des dossiers relatifs aux natures d'infractions relevées sans interception du contrevenant (stationnement gênant par exemple). La volumétrie importante d'infractions relevées pour les natures d'infractions Covid-19 en 2021 et 2020 a contribué au résultat élevé du ratio ACO/DIF Pve sur ces deux années.

Depuis fin 2017, les outils de verbalisation ont été remplacés progressivement par des équipements plus performants dans le cadre du projet de mobilité NEO (nouvel équipement opérationnel) visant à mettre à disposition des policiers et des gendarmes des terminaux connectés (smartphones et tablettes) pour accéder aux applications métiers et aux fichiers de la sécurité intérieure. Ces nouveaux dispositifs multi-applicatifs intègrent le logiciel Pve en lieu et place des anciens appareils électronique portables (PDA) et favorisent l'exécution du service en tout temps et en tout lieu, en offrant plus de mobilité aux agents et davantage de proximité avec les citoyens. Fin décembre 2022, on comptait 120 112 terminaux NEO opérationnels et utilisant l'application Pve (ayant adressé au moins un message d'infraction en 2022).

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

Programme n° 753 | Présentation des crédits et des dépenses fiscales

## Présentation des crédits et des dépenses fiscales

### PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET TITRE POUR 2023 ET 2024

#### AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Action / Sous-action	LFI 2023 PLF 2024	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total	FdC et AdP attendus
01 – Déploiement du procès-verbal électronique		25 200 000 25 200 000	0 1 000 000	1 000 000 0	26 200 000 26 200 000	0 0
<b>Totaux</b>		<b>25 200 000</b> <b>25 200 000</b>	<b>0</b> <b>1 000 000</b>	<b>1 000 000</b> <b>0</b>	<b>26 200 000</b> <b>26 200 000</b>	<b>0</b> <b>0</b>

#### CRÉDITS DE PAIEMENTS

Action / Sous-action	LFI 2023 PLF 2024	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total	FdC et AdP attendus
01 – Déploiement du procès-verbal électronique		25 200 000 25 200 000	0 1 000 000	1 000 000 0	26 200 000 26 200 000	0 0
<b>Totaux</b>		<b>25 200 000</b> <b>25 200 000</b>	<b>0</b> <b>1 000 000</b>	<b>1 000 000</b> <b>0</b>	<b>26 200 000</b> <b>26 200 000</b>	<b>0</b> <b>0</b>

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

Présentation des crédits et des dépenses fiscales | Programme n° 753

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE POUR 2023, 2024, 2025 ET 2026

Titre	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
	LFI 2023 PLF 2024 Prévision indicative 2025 Prévision indicative 2026			
3 - Dépenses de fonctionnement	25 200 000 25 200 000 25 200 000 25 200 000		25 200 000 25 200 000 25 200 000 25 200 000	
5 - Dépenses d'investissement	1 000 000 1 000 000 1 000 000		1 000 000 1 000 000 1 000 000	
7 - Dépenses d'opérations financières	1 000 000		1 000 000	
<b>Totaux</b>	<b>26 200 000</b> <b>26 200 000</b> <b>26 200 000</b> <b>26 200 000</b>		<b>26 200 000</b> <b>26 200 000</b> <b>26 200 000</b> <b>26 200 000</b>	

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE POUR 2023 ET 2024

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
	LFI 2023 PLF 2024			
3 – Dépenses de fonctionnement	25 200 000 25 200 000		25 200 000 25 200 000	
32 – Subventions pour charges de service public	25 200 000 25 200 000		25 200 000 25 200 000	
5 – Dépenses d'investissement	1 000 000		1 000 000	
53 – Subventions pour charges d'investissement	1 000 000		1 000 000	
7 – Dépenses d'opérations financières	1 000 000		1 000 000	
72 – Dotations en fonds propres	1 000 000		1 000 000	
<b>Totaux</b>	<b>26 200 000</b> <b>26 200 000</b>		<b>26 200 000</b> <b>26 200 000</b>	

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

Programme n° 753 | Justification au premier euro

## Justification au premier euro

### Éléments transversaux au programme

#### ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

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 – Déploiement du procès-verbal électronique	0	26 200 000	26 200 000	0	26 200 000	26 200 000
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>26 200 000</b>	<b>26 200 000</b>	<b>0</b>	<b>26 200 000</b>	<b>26 200 000</b>

## Dépenses pluriannuelles

### ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

#### ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2023

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2022 (RAP 2022)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2022 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2022	AE (LFI + LFR + Décret d'avance) 2023 + Reports 2022 vers 2023 + Prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFR + Décret d'avance) 2023 + Reports 2022 vers 2023 + Prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2023
0	0	26 200 000	26 200 000	0

#### ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2024	CP 2025	CP 2026	CP au-delà de 2026
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2023	CP demandés sur AE antérieures à 2024 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2025 sur AE antérieures à 2024	Estimation des CP 2026 sur AE antérieures à 2024	Estimation des CP au-delà de 2026 sur AE antérieures à 2024
0	0 0	0	0	0
AE nouvelles pour 2024 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2024 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2025 sur AE nouvelles en 2024	Estimation des CP 2026 sur AE nouvelles en 2024	Estimation des CP au-delà de 2026 sur AE nouvelles en 2024
26 200 000 0	26 200 000 0	0	0	0
<b>Totaux</b>	<b>26 200 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2024

CP 2024 demandés sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024	CP 2025 sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024	CP 2026 sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024	CP au-delà de 2026 sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024
100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %

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

Programme n° 753 | Justification au premier euro

### Justification par action

#### **ACTION (100,0 %)**

##### 01 – Déploiement du procès-verbal électronique

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	26 200 000	<b>26 200 000</b>	0
Crédits de paiement	0	26 200 000	<b>26 200 000</b>	0

Les crédits du programme 753 sont versés dans leur intégralité à l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI), créée par le décret n° 2011-348 du 29 mars 2011 modifié, sous la forme d'une dotation dont le montant prévu pour 2024 est de 26,2 M€. Ces crédits sont destinés au financement des dépenses de l'Agence générées par le traitement des messages d'infraction et des avis de contravention dressés par voie électronique.

#### ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	25 200 000	25 200 000
Subventions pour charges de service public	25 200 000	25 200 000
Dépenses d'investissement	1 000 000	1 000 000
Subventions pour charges d'investissement	1 000 000	1 000 000
Dépenses d'opérations financières		
Dotations en fonds propres		
<b>Total</b>	<b>26 200 000</b>	<b>26 200 000</b>

En 2024, le programme 753 prévoit d'allouer à l'ANTAI une dotation globale de 26,2 M€, pour partie sous la forme d'une subvention pour charges de service public et pour l'autre sous la forme d'une subvention pour charges d'investissement.

La subvention pour charges de service public permettra de couvrir les charges liées :

- à la maintenance du logiciel PVE et la prise en charge des terminaux NEO (Nouvel équipement opérationnel) déployés en 2017 ;
- aux frais d'édition et d'affranchissement des avis de contravention relevant du procès-verbal électronique : édition, publipostage, routage et affranchissement des avis de contravention et avis d'amende forfaitaire délictuelle, traitement du courrier reçu au Centre national de traitement (CNT) dans le cadre des recours émis par les mis en cause ;
- aux dépenses du marché de paiement ;
- au centre d'appels pour les demandes liées au PVE ;
- à des dépenses partagées avec le contrôle automatisé : gestion du bâtiment du CNT, pilotage et support (assistance à maîtrise d'ouvrage, fonctionnement courant, immobilier hors CNT...), masse salariale ;
- à la généralisation des amendes forfaitaires délictuelles (AFD).

La subvention pour charges d'investissement permettra de financer la maintenance évolutive des applications informatiques ainsi que les développements informatiques liés à la généralisation des AFD. Ces crédits étaient perçus sous la forme d'une dotation en fonds propres avant 2023.

En 2024, l'ANTAI bénéficiera au total d'un financement de l'État de 115,7 M€, en tenant compte des dotations versées à partir des programmes 751 et 753.

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

Programme n° 753 | Justification au premier euro

### Récapitulation des crédits et emplois alloués aux opérateurs de l'État

#### RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ALLOUÉS PAR LE PROGRAMME AUX OPÉRATEURS

Opérateur financé (Programme chef de file) Nature de la dépense	LFI 2023		PLF 2024	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>ANTAI - Agence nationale de traitement automatisé des infractions (P753)</b>	<b>26 200 000</b>	<b>26 200 000</b>	<b>26 200 000</b>	<b>26 200 000</b>
Subventions pour charges de service public	25 200 000	25 200 000	25 200 000	25 200 000
Dotations en fonds propres	1 000 000	1 000 000	0	0
Subventions pour charges d'investissement	0	0	1 000 000	1 000 000
<b>Total</b>	<b>26 200 000</b>	<b>26 200 000</b>	<b>26 200 000</b>	<b>26 200 000</b>
Total des subventions pour charges de service public	25 200 000	25 200 000	25 200 000	25 200 000
Total des dotations en fonds propres	1 000 000	1 000 000	0	0
Total des transferts	0	0	0	0
Total des subventions pour charges d'investissement	0	0	1 000 000	1 000 000

En 2024, le programme 753 prévoit d'allouer à l'ANTAI une dotation globale de 26,2 M€.

Cette dotation est versée pour partie sous la forme d'une subvention pour charges de service public et pour partie sous la forme d'une subvention pour charges d'investissement.

#### CONSOLIDATION DES EMPLOIS DES OPÉRATEURS DONT LE PROGRAMME EST CHEF DE FILE

#### EMPLOIS EN FONCTION AU SEIN DES OPÉRATEURS DE L'ÉTAT

Intitulé de l'opérateur	LFI 2023				PLF 2024					
	ETPT rémunérés par d'autres programmes (1)	ETPT rémunérés par ce programme (1)	ETPT rémunérés par les opérateurs			ETPT rémunérés par d'autres programmes (1)	ETPT rémunérés par ce programme (1)	ETPT rémunérés par les opérateurs		
			sous plafond	hors plafond	dont contrats aidés			dont apprentis	sous plafond	hors plafond
ANTAI - Agence nationale de traitement automatisé des infractions			54	12	2			60	14	3
<b>Total ETPT</b>			<b>54</b>	<b>12</b>	<b>2</b>			<b>60</b>	<b>14</b>	<b>3</b>

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



**SCHÉMA D'EMPLOIS ET PLAFOND DES AUTORISATIONS D'EMPLOIS DES OPÉRATEURS DE L'ÉTAT**

	ETPT
Emplois sous plafond 2023	54
Extension en année pleine du schéma d'emplois de la LFI 2023	
Impact du schéma d'emplois 2024	6
Solde des transferts T2/T3	
Solde des transferts internes	
Solde des mesures de périmètre	
Corrections techniques	
Abattements techniques	
<b>Emplois sous plafond PLF 2024</b>	<b>60</b>
<b>Rappel du schéma d'emplois 2024 en ETP</b>	<b>6</b>

Le PLF 2024 prévoit de porter le plafond d'emploi de l'ANTAI à 60 ETPT, soit un relèvement de +6 ETPT afin de lui permettre d'assurer à la fois l'intégration en masse de nouvelles AFD et la trajectoire de modernisation des chaînes existantes.

Les emplois hors plafond financés sur recettes propres s'élèvent à 14 ETPT.

## Opérateurs

### Avertissement

Les états financiers des opérateurs (budget initial 2023 par destination pour tous les opérateurs, budget initial 2023 en comptabilité budgétaire pour les opérateurs soumis à la comptabilité budgétaire et budget initial 2023 en comptabilité générale pour les opérateurs non soumis à la comptabilité budgétaire) sont publiés sans commentaires dans le « jaune opérateurs » et les fichiers plats correspondants en open data sur le site « data.gouv.fr ».

### OPÉRATEUR

#### ANTAI - Agence nationale de traitement automatisé des infractions

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

#### Missions de l'ANTAI

Conformément au **décret du 29 mars 2011**, la mission première de l'ANTAI est d'agir en tant que prestataire de services dans le cadre de la politique de sécurité routière pour le traitement des infractions routières relevées par l'intermédiaire de dispositifs de contrôle automatisé ou via des dispositifs de verbalisation électronique.

Cette mission comprend les responsabilités suivantes :

- la conception, l'entretien, la maintenance, l'exploitation et le développement des systèmes et applications nécessaires au traitement automatisé des infractions ;
- la préparation, l'édition, le plipostage, le routage et l'affranchissement des avis de contravention et de différents courriers ;
- le tri des recours et autres courriers ;
- l'information des contrevenants ;
- l'organisation et la gestion du traitement automatisé des infractions qui lui sont confiées en tant que prestataire.

Ses missions ont été élargies successivement par les décrets n° 2015-575 du 27 mai 2015, n° 2017-1136 du 5 juillet 2017 et n° 2019-725 du 9 juillet 2019. Ainsi, l'Agence peut également agir en qualité de prestataire de services de l'État, de collectivités territoriales ou de tout organisme de service public pour le traitement des infractions autres que routières.

Le budget de l'Agence est financé par deux programmes du compte d'affectation spéciale « *Contrôle de la circulation et du stationnement routiers* » : le programme 751 « *Structures et dispositifs de sécurité routière* » et le programme 753 « *Contrôle et modernisation de la politique de circulation et du stationnement routiers* ».

Au titre de la subvention versée par le programme 751, l'ANTAI est chargée de l'exploitation du centre national de traitement (CNT) de Rennes et de son fonctionnement courant. L'Agence assure le traitement des messages d'infraction du système de contrôle automatisé (radars fixes et mobiles), mais également l'envoi, l'affranchissement des différents documents issus de la chaîne (avis de contraventions) ainsi que le traitement des courriers reçus au CNT (réclamations, désignations de tiers...).

L'ANTAI assure également le déploiement du procès-verbal électronique (PVe) au sein des services de l'État et des collectivités ainsi que le traitement des messages d'infractions émis par ce biais. L'objectif principal de cette

réforme était de moderniser substantiellement, au profit des forces de l'ordre et des polices municipales, la gestion des amendes en substituant au carnet à souche des outils nomades plus performants.

L'achèvement du déploiement des outils de verbalisation électronique auprès des forces de l'ordre est effectif depuis juin 2012. Le déploiement du dispositif auprès des collectivités territoriales et les partenariats de l'Agence ne cessent quant à eux de progresser.

Fin 2022, on comptabilisait ainsi près de 4 825 communes ayant acquis des terminaux de verbalisation et en phase de production réparties de la façon suivante :

- la totalité des villes de plus de 50 000 habitants ;
- 98 % des communes de 10 000 à moins de 50 000 habitants ;
- un peu plus de 10 % des communes de moins de 10 000 habitants .

En 2022, l'ANTAI a envoyé 16,5 millions d'avis de contravention initiaux pour le contrôle automatisé, en forte hausse de 12,6 % par rapport à 2021. Cette progression s'explique par la reprise du trafic et la modernisation du parc de radars.

L'ANTAI a envoyé 13 millions d'avis de contravention initiaux pour le procès-verbal électronique (forces de l'ordre, polices municipales, transports publics, entreprises privées et établissements publics) - hors délits forfaitisés -, niveau d'activité inférieur de -4,7 % par rapport à 2021. Toutefois, hors infractions Covid-19 (40 000 en 2022 contre 1,2 millions en 2021), le niveau d'activité progresse de +4,5 %.

En outre et dans le cadre de la **loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles**, l'ANTAI met en œuvre la décentralisation du stationnement payant qui est effective depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018 avec le traitement des forfaits de post stationnement (FPS). Le stationnement payant sur voirie est devenu de fait une question domaniale et l'usager doit désormais s'acquitter d'une redevance pour occupation du domaine public en ayant le choix entre régler les droits d'occupation de la voirie au début du stationnement ou, a posteriori, sous la forme d'un FPS.

Toutes les collectivités territoriales qui mettent en œuvre le stationnement payant sur leur territoire doivent passer une convention avec l'ANTAI :

- Les collectivités qui choisissent de confier à l'ANTAI la notification des FPS signent une convention dite « cycle complet ». La prestation de l'Agence, qui fait l'objet d'une refacturation, consiste à éditer et envoyer, pour le compte des collectivités, les avis de paiement de FPS au domicile des redevables ;
- Les collectivités qui choisissent de ne pas confier à l'ANTAI cette notification signent une convention dite « cycle partiel ». La compétence de l'ANTAI se limite dans ce cas à son rôle d'ordonnateur des titres exécutoires.

La procédure de conventionnement a été ouverte sur le site internet de l'ANTAI en 2017 pour une mise en œuvre à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018. Les conventions ont été signées pour une durée de trois ans maximum. Les nouvelles conventions pour la période 2021-2023 ont été signées dès la fin de l'année 2020.

A fin juin 2023, 598 collectivités avaient renouvelé la convention passée avec l'ANTAI (586 « cycle complet » dont 12 ont mis en place le FPS minoré avec l'ANTAI et 12 en « cycle partiel »).

En 2022, l'ANTAI a envoyé 12,8 millions d'avis de paiement initiaux de FPS pour le compte des collectivités en « cycle complet », chiffre en forte hausse de 15,8 % par rapport à 2021 en raison d'une activité très soutenue due en particulier à la mise en place du tarif minoré par six nouvelles collectivités ainsi qu'à l'intégration des véhicules deux-roues dans le dispositif dans certaines communes importantes, notamment à Paris depuis septembre 2022.

Par ailleurs, dans le cadre de la **loi n° 2016-1547 du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXI<sup>e</sup> siècle**, l'ANTAI a désormais pour mission de traiter les contraventions pour non-désignation des conducteurs par les personnes morales ainsi que les nouveaux délits forfaitisés. Ainsi, depuis novembre 2018, l'ANTAI met en

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

Programme n° 753 | Opérateurs

œuvre la procédure de forfaitisation des délits pour trois infractions routières : conduite sans assurance, conduite sans permis ou avec un permis ne correspondant pas à la catégorie du véhicule.

Hors du champ routier, le dispositif des amendes forfaitaires délictuelles a été étendu, notamment par la **loi du 23 mars 2019 de programmation 2018-2022 et de réforme pour la justice**, au délit d'usage illicite de stupéfiants, généralisé le 1<sup>er</sup> septembre 2020, puis, par d'autres textes votés par la suite élargissant peu à peu la portée de cette procédure. Dernièrement, l'organisation pilotée par l'ANTAI a fait la preuve de sa capacité à accélérer le rythme du cycle d'intégration de nouvelles AFD dans la chaîne délictuelle. À ce jour :

-7 AFD ont été généralisées : conduite sans permis, conduite avec un permis inadapté et conduite sans assurance (janvier 2019), usage de stupéfiants (septembre 2020), occupation illicite en réunion de parties communes d'immeubles (février 2022), vol simple (vol à l'étalage) et vente à la sauvette (depuis le 11 juillet 2023)

-3 AFD sont en expérimentation : installation illicite en réunion sur un terrain (octobre 2021), introduction détention ou usage de fusées ou artifices dans une enceinte sportive (11 juillet 2023), dépôt ou abandon de déchets - par un acteur économique - (11 juillet 2023)

Enfin, la **loi n° 2023-22 du 24 janvier 2023 d'Orientation et de Programmation du Ministère de l'Intérieur (LOPMI)**, a forfaitisé 85 délits. Un premier lot de 4 AFD priorisées par le ministre de l'Intérieur doivent être déployées au cours du premier semestre 2024 (avant les Jeux Olympiques et Paralympiques) : introduction de boissons alcoolisées dans une enceinte sportive, introduction sur l'aire de compétition dans une enceinte sportive, entrave à la circulation, port ou transport sans motif légitime d'arme de catégorie D.

En 2022, 286 900 amendes forfaitaires délictuelles (AFD) ont été envoyées, soit +27,2 % par rapport à 2021 en raison principalement de la hausse importante des délits relatifs à l'usage de stupéfiants.

Enfin, dans le cadre fixé par la **loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des Mobilités (LOM)**, l'ANTAI est amenée à traiter les infractions issues des nouveaux dispositifs de contrôle automatisé, destinés à garantir le respect des mesures de régulation de la circulation routière et pour partie le respect des normes antipollution. (zones à faibles émissions mobilité, voies réservées, péage à flux libre, surcharge des poids lourds). À ce titre, l'Agence poursuivra les développements du dispositif des contrôles des sanctions automatisés dans les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m).

### Gouvernance et pilotage stratégique de l'ANTAI

En application de la circulaire du Premier ministre du 23 juin 2015 relative au pilotage des opérateurs et organismes publics contrôlés par l'État, le ministère de l'intérieur a élaboré un plan d'action visant à améliorer la fonction de tutelle de ses opérateurs. Ce plan a été décliné le 9 février 2016 par la délégation à la sécurité routière (DSR), autorité de tutelle de l'ANTAI, s'agissant de l'exercice de sa tutelle sur l'Agence.

Conformément aux règles applicables aux opérateurs de l'État en matière de gouvernance, l'ANTAI poursuit plusieurs objectifs stratégiques décrits dans le **contrat d'objectifs et de performance (COP) 2020-2023** adopté par son conseil d'administration le 18 juin 2020. L'actualisation du COP à mi-parcours a été validée par le conseil d'administration du 24 novembre 2023. L'évaluation des résultats du COP pour l'année 2022 a été présentée lors du conseil d'administration du 20 avril 2023.

Le **schéma pluriannuel de stratégie immobilière (SPSI)** de l'Agence a été voté par le conseil d'administration du 13 mars 2020. Les grandes orientations de ce nouveau SPSI portent sur le maintien des services de direction et de pilotage à Paris intra-muros, la refonte des conditions d'occupation du CNT et le renforcement de la politique environnementale.

En matière de **qualité budgétaire et comptable**, l'ANTAI a souhaité faire du contrôle interne financier une priorité de l'agence. En accord avec la Délégation à la sécurité routière (DSR) et la direction de l'évaluation de la performance, de l'achat, des finances et de l'immobilier (DEPAFI), elle a obtenu l'autorisation d'utiliser l'outil

processus-risque-action (OPRA) le 23 octobre 2014. L'ensemble des documents du contrôle interne financier font ainsi l'objet d'une actualisation régulière et d'une validation dans le cadre d'un comité de gouvernance qui se réunit une à deux fois par an. L'ensemble de la démarche a été présenté et validé lors du conseil d'administration du 29 novembre 2016 et repose sur une logique de constante amélioration.

Le **rapport annuel d'activité portant sur l'exercice 2022** a été adopté par le conseil d'administration du 20 avril 2023. Il a permis notamment de montrer que chacune des quatre chaînes de traitement (traitement automatisé, procès-verbal électronique, forfait post-stationnement, chaîne délictuelle).

### Perspectives 2024

L'ANTAI poursuivra en 2024 la sécurisation et la modernisation de ses chaînes de traitement des infractions pour permettre une meilleure évolutivité des fonctionnalités et la réduction des anomalies. L'agence poursuivra l'élargissement de la politique de dématérialisation et de la simplification des services rendus à l'utilisateur ainsi qu'aux partenaires, en améliorant les interfaces et plus généralement l'utilisation des applicatifs.

Parallèlement, l'innovation sera toujours au cœur de l'enrichissement de l'offre de services fournie par l'ANTAI afin d'améliorer les fonctionnalités existantes et d'accompagner les pouvoirs publics dans la mise en œuvre des politiques publiques. Le traitement automatisé devrait s'ouvrir à des dispositifs de contrôle innovants pour la mise en œuvre de la loi d'orientation des mobilités (LOM).

L'Agence est également fortement mobilisée, avec ses partenaires, pour préparer l'élargissement de la forfaitisation des délits portée par la LOPMI, qui nécessite d'adapter le dispositif établi.

L'Agence poursuivra également le développement et l'exploitation des traitements nécessaires aux contrôles automatisés des ZFE-m (zones à faibles émissions mobilité), et potentiellement aux autres contrôles automatisés prévus par la LOM (contrôle des voies réservées, pesage en marche, contrôle sonore).

### Participation de l'opérateur au plan de relance

Dans le cadre du plan de relance – volet « mise à niveau numérique de l'État et des territoires », l'ANTAI a bénéficié d'une subvention de 500 000 € pour le financement du projet « consulter et suivre son dossier d'infraction routière » qui est référencée parmi les démarches en ligne de l'Observatoire de la qualité des démarches essentielles.

## FINANCEMENT APPORTÉ À L'OPÉRATEUR PAR LE BUDGET DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

Programme financeur Nature de la dépense	LFI 2023		PLF 2024	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P751 Structures et dispositifs de sécurité routière	89 812	89 812	89 502	89 502
Subvention pour charges de service public	74 812	74 812	74 502	74 502
Transferts	0	0	0	0
Dotations en fonds propres	0	0	0	0
Subvention pour charges d'investissement	15 000	15 000	15 000	15 000
P753 Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	26 200	26 200	26 200	26 200
Subvention pour charges de service public	25 200	25 200	25 200	25 200
Transferts	0	0	0	0
Dotations en fonds propres	1 000	1 000	0	0
Subvention pour charges d'investissement	0	0	1 000	1 000
<b>Total</b>	<b>116 012</b>	<b>116 012</b>	<b>115 702</b>	<b>115 702</b>

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

Programme n° 753 | Opérateurs

Le PLF 2024 prend en compte les subventions apportées par les programmes 751 (89,5 M€) et 753 (26,2 M€) pour financer les développements informatiques, les ETPT supplémentaires ainsi qu'une assistance à maîtrise d'ouvrage renforcée nécessaires à la généralisation des AFD.

0,31 M€ en AE et en CP sont transférés du programme 751 vers le programme 156 « Gestion fiscale et financière de l'État et du secteur public local » au titre de l'application ICAM (Infocentre des amendes).

### CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

	(en ETPT)	
	LFI 2023 (1)	PLF 2024
<b>Emplois rémunérés par l'opérateur :</b>	<b>66</b>	<b>74</b>
– sous plafond	54	60
– hors plafond	12	14
<i>dont contrats aidés</i>		
<i>dont apprentis</i>	2	3
<b>Autres emplois en fonction dans l'opérateur :</b>		
– rémunérés par l'État par ce programme		
– rémunérés par l'État par d'autres programmes		
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes		

(1) LFI et LFR le cas échéant

Le PLF 2024 prévoit de porter le plafond d'emplois de l'ANTAI à 60 ETPT, soit un relèvement de +6 ETPT afin de lui permettre d'assurer à la fois l'intégration en masse de nouvelles AFD et la trajectoire de modernisation des chaînes existantes.

Les emplois hors plafond financés sur recettes propres s'élèvent à 14 ETPT.

PROGRAMME 754  
**Contribution à l'équipement  
des collectivités territoriales  
pour l'amélioration des transports en commun,  
de la sécurité et de la circulation routières**

---

MINISTRE CONCERNÉ : CHRISTOPHE BÉCHU, MINISTRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE  
ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES

## Présentation stratégique du projet annuel de performances

### Cécile RAQUIN

*Directrice générale des collectivités locales*

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

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

Ce programme est financé par deux voies :

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

Le comité des finances locales répartit le produit des amendes entre les collectivités territoriales. Les modalités de répartition assurent une redistribution équitable et une mutualisation entre collectivités disposant de ressources inégales, notamment au regard des moyens pouvant être consacrés au contrôle du stationnement.

La mise en place d'une politique efficiente en matière de sécurité routière est ainsi obtenue grâce aux projets innovants liés aux infrastructures routières et aux modes de transport financés par un grand nombre de collectivités territoriales. Les communes, EPCI et départements sont libres de choisir les opérations d'amélioration des transports en commun et de la circulation routière finançables par le produit des amendes de police en fonction des besoins prioritaires qu'ils identifient au plan local.

<sup>1</sup> Le montant de 71 M€ correspond aux 170 M€ reversés en application du b) du 2° du B du I de l'article 49 de la loi n° 2005-1719 du 30 novembre 2005 de finances pour 2006, minorés de 99 M€ représentant la compensation de la perte nette de recettes de l'État constatée en application du VI de l'article 63 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.



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

Présentation des crédits et des dépenses fiscales | Programme n° 754

## Présentation des crédits et des dépenses fiscales

### PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET TITRE POUR 2023 ET 2024

#### AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Action / Sous-action	LFI 2023 PLF 2024	Titre 6 Dépenses d'intervention	FdC et AdP attendus
01 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières		656 441 463 666 844 266	0 0
<b>Totaux</b>		<b>656 441 463</b> <b>666 844 266</b>	<b>0</b> <b>0</b>

#### CRÉDITS DE PAIEMENTS

Action / Sous-action	LFI 2023 PLF 2024	Titre 6 Dépenses d'intervention	FdC et AdP attendus
01 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières		656 441 463 666 844 266	0 0
<b>Totaux</b>		<b>656 441 463</b> <b>666 844 266</b>	<b>0</b> <b>0</b>

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

Programme n° 754 | Présentation des crédits et des dépenses fiscales

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE POUR 2023, 2024, 2025 ET 2026

Titre	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
LFI 2023 PLF 2024 Prévision indicative 2025 Prévision indicative 2026				
6 - Dépenses d'intervention	656 441 463 666 844 266 666 844 266 666 844 266		656 441 463 666 844 266 666 844 266 666 844 266	
<b>Totaux</b>	<b>656 441 463</b> <b>666 844 266</b> <b>666 844 266</b> <b>666 844 266</b>		<b>656 441 463</b> <b>666 844 266</b> <b>666 844 266</b> <b>666 844 266</b>	

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE POUR 2023 ET 2024

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
LFI 2023 PLF 2024				
6 – Dépenses d'intervention	656 441 463 666 844 266		656 441 463 666 844 266	
63 – Transferts aux collectivités territoriales	656 441 463 666 844 266		656 441 463 666 844 266	
<b>Totaux</b>	<b>656 441 463</b> <b>666 844 266</b>		<b>656 441 463</b> <b>666 844 266</b>	

## Justification au premier euro

### Éléments transversaux au programme

#### ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

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 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	0	666 844 266	666 844 266	0	666 844 266	666 844 266
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>666 844 266</b>	<b>666 844 266</b>	<b>0</b>	<b>666 844 266</b>	<b>666 844 266</b>

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

Programme n° 754 | Justification au premier euro

## Dépenses pluriannuelles

### ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

#### ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2023

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2022 (RAP 2022)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2022 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2022	AE (LFI + LFR + Décret d'avance) 2023 + Reports 2022 vers 2023 + Prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFR + Décret d'avance) 2023 + Reports 2022 vers 2023 + Prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2023
0	0	1 097 236 583	1 097 236 583	0

#### ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2024	CP 2025	CP 2026	CP au-delà de 2026
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2023	CP demandés sur AE antérieures à 2024 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2025 sur AE antérieures à 2024	Estimation des CP 2026 sur AE antérieures à 2024	Estimation des CP au-delà de 2026 sur AE antérieures à 2024
0	0 0	0	0	0
AE nouvelles pour 2024 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2024 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2025 sur AE nouvelles en 2024	Estimation des CP 2026 sur AE nouvelles en 2024	Estimation des CP au-delà de 2026 sur AE nouvelles en 2024
666 844 266 0	666 844 266 0	0	0	0
<b>Totaux</b>	<b>666 844 266</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2024

CP 2024 demandés sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024	CP 2025 sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024	CP 2026 sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024	CP au-delà de 2026 sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024
100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %

## Justification par action

### ACTION (100,0 %)

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

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	666 844 266	<b>666 844 266</b>	0
Crédits de paiement	0	666 844 266	<b>666 844 266</b>	0

En 2024, les dépenses du programme 754, d'un montant de 666,84 M€, se décomposent comme suit :

- une contribution de 595,84 M€ au financement par les collectivités territoriales d'opérations destinées à améliorer les transports en commun et la circulation dans les conditions fixées par les articles L. 2334-24 et L. 2334-25 du code général des collectivités territoriales, égale à 53 % du produit des amendes forfaitaires et des amendes forfaitaires majorées après prélèvement au profit du budget général (45 M€) et des dépenses relatives au procès-verbal électronique du programme 753 ;
- une fraction de 71 M€<sup>1</sup> du produit des amendes issues du contrôle automatisé. Cette fraction est attribuée, d'une part aux communes et aux EPCI, dans la limite de 7 M€, d'autre part, dans la limite de 64 M€, aux départements, à la collectivité de Corse, à la métropole de Lyon, aux régions d'outre-mer et aux métropoles afin de financer des opérations contribuant à la sécurisation de leur réseau routier dans les conditions définies par décret en conseil d'État.

Le montant de ces dépenses correspond au niveau estimé des recettes encaissées au titre des amendes de la police de la circulation (hors amendes forfaitaires du contrôle automatisé). Il tient compte de la baisse estimée des recettes encaissées au titre des amendes de stationnement payant, suite à l'entrée en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018 de la décentralisation et de la dépenalisation des amendes de stationnement prévue par l'article 63 de la loi n° 2014-58 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM).

<sup>1</sup>Le montant de 71 m€ correspond aux 170 m€ reversés en application du b) du 2° du b du i de l'article 49 de la loi n° 2005-1719 du 30 novembre 2005 de finances pour 2006, minorés de 99 m€ représentant la compensation de la perte nette de recettes de l'État constatée en application du vi de l'article 63 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

### ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'intervention	666 844 266	666 844 266
Transferts aux collectivités territoriales	666 844 266	666 844 266
<b>Total</b>	<b>666 844 266</b>	<b>666 844 266</b>



## PROGRAMME 755

# Désendettement de l'État

---

MINISTRE CONCERNÉ : BRUNO LE MAIRE, MINISTRE DE L'ÉCONOMIE, DES FINANCES  
ET DE LA SOUVERAINETÉ INDUSTRIELLE ET NUMÉRIQUE

## Présentation stratégique du projet annuel de performances

### Clément BOISNAUD

*Sous-directeur, Direction du budget*

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

Le programme 755 « Désendetttement de l'État » retrace la part du produit des amendes revenant à l'État sous forme de recettes non fiscales du budget général conformément aux dispositions du c du 2° du B de l'article 62 de la loi du 29 décembre 2010 de finances pour 2011.

Les recettes affectées au programme 755, puis reversées au budget général, sont calculées selon deux modalités :

- le programme perçoit une fraction du produit des amendes forfaitaires hors contrôle automatisé et des amendes forfaitaires majorées, après prélèvements forfaitaires au profit du budget général (45 M€) et du programme 753 (26,2 M€), selon les clefs de répartition des amendes entre l'État et les collectivités territoriales, arrêtées respectivement à 47 % et 53 % ;
- il perçoit également une part forfaitaire du produit des amendes forfaitaires issues des systèmes de contrôle automatisé, fixée à 99 M€ par la loi n° 2020-1721 du 29 décembre 2020 de finances pour 2021 (LFI).



# Présentation des crédits et des dépenses fiscales

## PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET TITRE POUR 2023 ET 2024

### AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Action / Sous-action	LFI 2023 PLF 2024	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	FdC et AdP attendus
01 – Désendettement de l'État		618 165 071 627 390 199	0 0
<b>Totaux</b>		<b>618 165 071</b> <b>627 390 199</b>	<b>0</b> <b>0</b>

### CRÉDITS DE PAIEMENTS

Action / Sous-action	LFI 2023 PLF 2024	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	FdC et AdP attendus
01 – Désendettement de l'État		618 165 071 627 390 199	0 0
<b>Totaux</b>		<b>618 165 071</b> <b>627 390 199</b>	<b>0</b> <b>0</b>

## Désendetttement de l'État

Programme n° 755 | Présentation des crédits et des dépenses fiscales

## PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE POUR 2023, 2024, 2025 ET 2026

Titre	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
LFI 2023 PLF 2024 Prévision indicative 2025 Prévision indicative 2026				
3 - Dépenses de fonctionnement	618 165 071 627 390 199 627 390 199 627 390 199		618 165 071 627 390 199 627 390 199 627 390 199	
<b>Totaux</b>	<b>618 165 071</b> <b>627 390 199</b> <b>627 390 199</b> <b>627 390 199</b>		<b>618 165 071</b> <b>627 390 199</b> <b>627 390 199</b> <b>627 390 199</b>	

## PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE POUR 2023 ET 2024

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
LFI 2023 PLF 2024				
3 – Dépenses de fonctionnement	618 165 071 627 390 199		618 165 071 627 390 199	
31 – Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	618 165 071 627 390 199		618 165 071 627 390 199	
<b>Totaux</b>	<b>618 165 071</b> <b>627 390 199</b>		<b>618 165 071</b> <b>627 390 199</b>	

## Justification au premier euro

### Éléments transversaux au programme

#### ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

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 – Désendettement de l'État	0	627 390 199	627 390 199	0	627 390 199	627 390 199
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>627 390 199</b>	<b>627 390 199</b>	<b>0</b>	<b>627 390 199</b>	<b>627 390 199</b>

## Désendetttement de l'État

Programme n° 755 | Justification au premier euro

## Dépenses pluriannuelles

## ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

## ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2023

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2022 (RAP 2022)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2022 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2022	AE (LFI + LFR + Décret d'avance) 2023 + Reports 2022 vers 2023 + Prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFR + Décret d'avance) 2023 + Reports 2022 vers 2023 + Prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2023
0	0	618 165 071	618 165 071	0

## ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2024	CP 2025	CP 2026	CP au-delà de 2026
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2023	CP demandés sur AE antérieures à 2024 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2025 sur AE antérieures à 2024	Estimation des CP 2026 sur AE antérieures à 2024	Estimation des CP au-delà de 2026 sur AE antérieures à 2024
0	0 0	0	0	0
AE nouvelles pour 2024 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2024 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2025 sur AE nouvelles en 2024	Estimation des CP 2026 sur AE nouvelles en 2024	Estimation des CP au-delà de 2026 sur AE nouvelles en 2024
627 390 199 0	627 390 199 0	0	0	0
<b>Totaux</b>	<b>627 390 199</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2024

CP 2024 demandés sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024	CP 2025 sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024	CP 2026 sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024	CP au-delà de 2026 sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024
100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %

## Justification par action

### ACTION (100,0 %)

#### 01 – Désendettement de l'État

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	627 390 199	<b>627 390 199</b>	0
Crédits de paiement	0	627 390 199	<b>627 390 199</b>	0

Le montant inscrit sur le P755 pour 2024 correspond à la fraction de 47 % du produit des amendes forfaitaires (hors contrôle automatisé) et des amendes forfaitaires majorées de police de la circulation et du stationnement, après prélèvement au profit du budget général (45 M€) et du programme 753 qui porte une dotation à destination de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI).

La prévision de recettes pour 2024 a été effectuée sur la base des données connues à mi-année 2023.

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

#### ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	627 390 199	627 390 199
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	627 390 199	627 390 199
<b>Total</b>	<b>627 390 199</b>	<b>627 390 199</b>