

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE  
MISSION INTERMINISTÉRIELLE  
PROJETS ANNUELS DE PERFORMANCES  
ANNEXE AU PROJET DE LOI DE FINANCES POUR

2023

CONTRÔLE DE LA  
CIRCULATION ET DU  
STATIONNEMENT  
ROUTIERS





## 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	12
Récapitulation des crédits et des emplois	14
<b>PROGRAMME 751 : Structures et dispositifs de sécurité routière</b>	<b>19</b>
Présentation stratégique du projet annuel de performances	20
Objectifs et indicateurs de performance	24
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	24
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	28
Justification au premier euro	31
<i>Éléments transversaux au programme</i>	31
<i>Dépenses pluriannuelles</i>	32
<i>Justification par action</i>	34
01 – Dispositifs de contrôle	34
02 – Centre national de traitement	37
03 – Soutien au programme	38
04 – Système d'information Education routière et permis de conduire	39
<i>Récapitulation des crédits et emplois alloués aux opérateurs de l'État</i>	41
<b>PROGRAMME 753 : Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers</b>	<b>43</b>
Présentation stratégique du projet annuel de performances	44
Objectifs et indicateurs de performance	46
1 – Assurer l'efficacité du procès-verbal électronique au sein des services de l'État	46
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	47
Justification au premier euro	49
<i>Éléments transversaux au programme</i>	49
<i>Dépenses pluriannuelles</i>	50
<i>Justification par action</i>	51
01 – Déploiement du procès-verbal électronique	51
<i>Récapitulation des crédits et emplois alloués aux opérateurs de l'État</i>	53
Opérateurs	55
<i>ANTAI - Agence nationale de traitement automatisé des infractions</i>	55
<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>61</b>
Présentation stratégique du projet annuel de performances	62
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	63
Justification au premier euro	65
<i>Éléments transversaux au programme</i>	65
<i>Dépenses pluriannuelles</i>	66
<i>Justification par action</i>	67
01 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	67

<b>PROGRAMME 755 : Désendettement de l'État</b>	<b>69</b>
Présentation stratégique du projet annuel de performances	70
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	71
Justification au premier euro	73
<i>Éléments transversaux au programme</i>	73
<i>Dépenses pluriannuelles</i>	74
<i>Justification par action</i>	75
01 – Désendettement de l'État	75

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 budget général (45 M€), au Fonds pour la modernisation et l'investissement en santé (FMIS, anciennement FMESPP) (26 M€), ainsi que les amendes issues de la police de circulation. 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.

Les actions menées en 2022 seront prolongées en 2023, notamment par la mise en œuvre des mesures issues du comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018 réuni par le Premier ministre en présence de dix ministres et secrétaires d'État. Ce nouveau CISR a renouvelé l'engagement de l'ensemble du Gouvernement pour sauver davantage de vies sur les routes.

Trois axes majeurs pour la politique de sécurité routière du quinquennat ont été retenus :

- l'engagement de chaque citoyen en faveur de la sécurité routière ;
- la protection de l'ensemble des usagers de la route ;
- l'anticipation pour mettre les nouvelles technologies au service de la sécurité routière.

Ces trois axes sont déclinés en 18 mesures dont la baisse de la vitesse maximale sur les routes à double sens sans séparateur central, une plus grande sévérité pour les conduites addictives et l'usage des téléphones mobiles en conduisant, et une protection accrue des piétons.

La plupart de ces mesures ont été mises en œuvre entre 2018 et 2022, selon qu'elles requièrent ou non des développements informatiques ou des dispositions législatives et réglementaires.

Cette politique volontariste a permis d'abaisser le nombre de décès sur les routes au niveau le plus bas enregistré dès l'année 2018. Ce sont ainsi 3 488 personnes qui ont perdu la vie sur les routes de France dont 3 248 en France métropolitaine et 240 dans les Outre-mer, soit 7 décès de moins qu'en 2013, précédente année de référence

En 2019, la tendance baissière se confirmait en France métropolitaine, avec 3 244 personnes ayant perdu la vie.

En 2020, dans un contexte pandémique nécessitant des restrictions de déplacements, 2 780 personnes ont perdu la vie sur les routes de France, dont 2 541 en France métropolitaine et 239 dans les Outre-mer. Cela correspond à une baisse de 20,1 % par rapport à 2019.

En 2021, année encore marquée par les restrictions de déplacements dans le cadre de la gestion de la crise sanitaire, la mortalité a augmenté par rapport à 2020, avec 3 219 personnes tuées sur les routes de France dont 2 944 en métropole. Par rapport à 2019 cependant, année de référence avant pandémie, la mortalité a diminué de 9,2 % et l'accidentalité de 4,4 %.

Ainsi, sur l'exercice précédemment mentionné, la France métropolitaine s'est classée au 14<sup>e</sup> rang de l'Union européenne (27) en termes de mortalité routière rapportée à la population : 45 personnes ont été tuées par million d'habitants. Ce ratio est en augmentation par rapport à 2020 mais reste inférieur à celui de 2019 (50 tués/Mhab).

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

Mission

Présentation stratégique de la mission

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 (ANTAI).

Les radars automatiques luttent contre la vitesse excessive ou inadaptée, premier vecteur de mortalité et de gravité des accidents. La stratégie relative au contrôle automatisé a pour objectif d'augmenter le nombre de zones sécurisées par des dispositifs, en installant notamment des radars « leurres », mais également en augmentant le nombre de radars autonomes déplaçables et en augmentant l'utilisation des radars embarqués dans des véhicules banalisés en confiant leur conduite à des prestataires.

Dans ce cadre rénové, le parc de radars automatiques se rapprochera du plafond légal de 4 700 équipements fin 2023.

**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. 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.

En 2017, la police et la gendarmerie nationales disposaient ainsi de 12 722 outils nomades de verbalisation ayant transmis au moins un message d'infraction au cours des 12 derniers mois. Depuis le début de l'année 2018, ces outils sont progressivement remplacés 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 (ordiphone 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 outils numériques individuels. Ce nouvel équipement favorise 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. Le nombre de terminaux dont le financement de la location et du fonctionnement sera assuré par l'ANTAI passera en 2022 à 16 578, en vertu de la convention tripartite entre la police nationale, la gendarmerie nationale et l'ANTAI couvrant la période 2021-2024.

Le déploiement du dispositif PVe s'effectue également auprès des collectivités territoriales volontaires. L'ANTAI est chargée de développer cette application et de la déployer. En 2021, 4 591 communes utilisaient ainsi une solution de verbalisation électronique

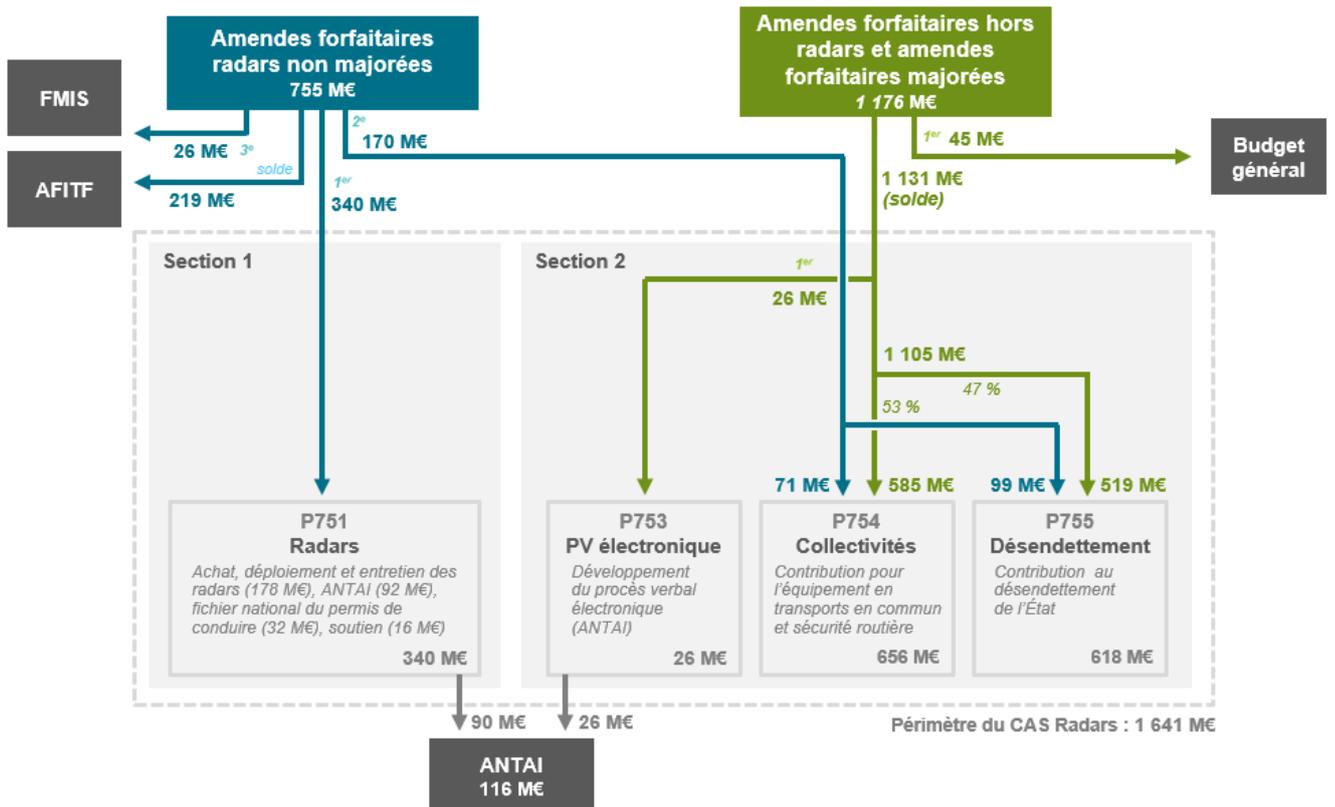
Par ailleurs, au 1<sup>er</sup> janvier 2018, la décentralisation et la dépenalisation du stationnement payant sont entrées en vigueur en application de l'article 63 de la loi de modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles (MAPTAM). A la suite de cette réforme, plus de 97 % des collectivités ont choisi de recourir à la prestation de l'ANTAI pour l'édition et l'envoi des avis de paiement du forfait de post stationnement.

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 poursuivi l'adaptation de sa chaîne de production pour traiter les délits forfaitisés (conduite sans permis, conduite sans assurance et conduite avec permis non adapté), auxquels s'ajoute depuis mi 2020 le délit d'usage de stupéfiants. En 2021, l'ANTAI a ainsi procédé à l'envoi de 225 000 amendes forfaitaires délictuelles (AFD) contre 112 000 en 2020, soit une progression de 50 %.

Après la généralisation de l'AFD sur l'usage illicite de stupéfiants, l'Agence poursuivra la forfaitisation de nouveaux délits en l'étendant aux délits d'installation illicite sur le terrain d'autrui et d'occupation illicite des parties communes d'immeubles d'habitation.

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.

CAS « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers »  
PLF 2023



## Contrôle de la circulation et du stationnement routiers

Mission | Équilibre du compte et évaluation des recettes

# Équilibre du compte et évaluation des recettes

## ÉQUILIBRE DU COMPTE

Section / Programme	Recettes	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Solde
	2023			
	2024			
	2025			
Section : Contrôle automatisé	339 950 000	339 950 000	339 950 000	
	339 950 000	339 950 000	339 950 000	
	339 950 000	339 950 000	339 950 000	
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	
Section : Circulation et stationnement routiers	1 300 806 534	1 300 806 534	1 300 806 534	
	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		656 441 463	656 441 463	
		666 844 266	666 844 266	
		666 844 266	666 844 266	
755 - Désendettement de l'État		618 165 071	618 165 071	
		627 390 199	627 390 199	
		627 390 199	627 390 199	
<b>Total</b>	<b>1 640 756 534</b>	<b>1 640 756 534</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>	
	<b>1 660 384 465</b>	<b>1 660 384 465</b>	<b>1 660 384 465</b>	

(+ : excédent ; - : charge)

## ÉVALUATION ET JUSTIFICATION DES RECETTES

Section / Ligne de recette	LFI 2022	Prévision 2023	Prévision 2024	Prévision 2025
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	1 195 185 836	1 300 806 534	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	1 025 185 836	1 130 806 534	1 150 434 465	1 150 434 465
05 - Recettes diverses ou accidentelles	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>1 535 135 836</b>	<b>1 640 756 534</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 2022 ET 2023

Programme / Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertures	Variation annuelle	FdC et AdP attendus	Ouvertures	Variation annuelle	FdC et AdP attendus
LFI 2022 PLF 2023						
751 – Structures et dispositifs de sécurité routière	339 950 000 339 950 000			339 950 000 339 950 000		
01 – Dispositifs de contrôle	191 725 680 199 951 683	+4,29 %		191 725 680 199 951 683	+4,29 %	
02 – Centre national de traitement	89 811 893 89 811 893			89 811 893 89 811 893		
03 – Soutien au programme	16 912 427 6 086 424	-64,01 %		16 912 427 6 086 424	-64,01 %	
04 – Système d'information Education routière et permis de conduire	41 500 000 44 100 000	+6,27 %		41 500 000 44 100 000	+6,27 %	
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	600 462 493 656 441 463	+9,32 %		600 462 493 656 441 463	+9,32 %	
01 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	600 462 493 656 441 463	+9,32 %		600 462 493 656 441 463	+9,32 %	
755 – Désendettement de l'État	568 523 343 618 165 071	+8,73 %		568 523 343 618 165 071	+8,73 %	
01 – Désendettement de l'État	568 523 343 618 165 071	+8,73 %		568 523 343 618 165 071	+8,73 %	
<b>Totaux</b>	<b>1 535 135 836</b> <b>1 640 756 534</b>	<b>+6,88 %</b>		<b>1 535 135 836</b> <b>1 640 756 534</b>	<b>+6,88 %</b>	

## RÉCAPITULATION DES CRÉDITS PAR PROGRAMME ET TITRE POUR 2022, 2023, 2024 ET 2025

Programme / Titre	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertures	Variation annuelle	FdC et AdP attendus	Ouvertures	Variation annuelle	FdC et AdP attendus
LFI 2022 PLF 2023 Prévision indicative 2024 Prévision indicative 2025						
751 – Structures et dispositifs de sécurité routière	339 950 000 339 950 000 339 950 000 339 950 000			339 950 000 339 950 000 339 950 000 339 950 000		
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	254 650 000 265 200 000 265 200 000 265 200 000	+4,14 %		254 650 000 265 200 000 265 200 000 265 200 000	+4,14 %	
Titre 5 – Dépenses d'investissement	70 050 000 74 750 000 74 750 000 74 750 000	+6,71 %		70 050 000 74 750 000 74 750 000 74 750 000	+6,71 %	
Titre 6 – Dépenses d'intervention	250 000	-100,00 %		250 000	-100,00 %	
Titre 7 – Dépenses d'opérations financières	15 000 000	-100,00 %		15 000 000	-100,00 %	
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 26 200 000 26 200 000	+3,97 %		25 200 000 25 200 000 26 200 000 26 200 000	+3,97 %	
Titre 7 – Dépenses d'opérations financières	1 000 000 1 000 000	-100,00 %		1 000 000 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	600 462 493 656 441 463 666 844 266 666 844 266	+9,32 % +1,58 %		600 462 493 656 441 463 666 844 266 666 844 266	+9,32 % +1,58 %	
Titre 6 – Dépenses d'intervention	600 462 493 656 441 463 666 844 266 666 844 266	+9,32 % +1,58 %		600 462 493 656 441 463 666 844 266 666 844 266	+9,32 % +1,58 %	
755 – Désendettement de l'État	568 523 343 618 165 071 627 390 199 627 390 199	+8,73 % +1,49 %		568 523 343 618 165 071 627 390 199 627 390 199	+8,73 % +1,49 %	
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	568 523 343 618 165 071 627 390 199 627 390 199	+8,73 % +1,49 %		568 523 343 618 165 071 627 390 199 627 390 199	+8,73 % +1,49 %	

### Contrôle de la circulation et du stationnement routiers

Mission Récapitulation des crédits et des emplois

Programme / Titre	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertures	Variation annuelle	FdC et AdP attendus	Ouvertures	Variation annuelle	FdC et AdP attendus
LFI 2022 PLF 2023 Prévision indicative 2024 Prévision indicative 2025						
<b>Totaux</b>	1 535 135 836 <b>1 640 756 534</b> 1 660 384 465 1 660 384 465	 <b>+6,88 %</b> <b>+1,20 %</b>		1 535 135 836 <b>1 640 756 534</b> 1 660 384 465 1 660 384 465	 <b>+6,88 %</b> <b>+1,20 %</b>	

## ÉVOLUTION DEPUIS LE PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2022

Programme ou type de dépense	2022				2023
	AE CP	PLF	LFI	LFR	LFI + LFR
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
Autres dépenses (Hors titre 2)		339 950 000 339 950 000	339 950 000 339 950 000		339 950 000 339 950 000
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
Autres dépenses (Hors titre 2)		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		600 462 493 600 462 493	600 462 493 600 462 493		600 462 493 600 462 493
Autres dépenses (Hors titre 2)		600 462 493 600 462 493	600 462 493 600 462 493		600 462 493 600 462 493
755 – Désendettement de l'État		568 523 343 568 523 343	568 523 343 568 523 343		568 523 343 568 523 343
Autres dépenses (Hors titre 2)		568 523 343 568 523 343	568 523 343 568 523 343		568 523 343 568 523 343

## RÉCAPITULATION DES EMPLOIS PAR PROGRAMME

Programme	LFI 2022					PLF 2023				
	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			47	11	58			51	12	63
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>47</b>	<b>11</b>	<b>58</b>			<b>51</b>	<b>12</b>	<b>63</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. Avec 703 décès de moins qu'en 2019, la mortalité routière en métropole s'établissait à 2 541 tués, un résultat inférieur à celui enregistré en 1925 alors qu'on comptait 50 fois moins de véhicules à cette époque. En 2021, dont le premier semestre a également été marqué par des restrictions de déplacement, la mortalité s'établit à 2 944 individus tués en France métropolitaine. Si ce chiffre augmente par rapport à 2020, cela représente une baisse de 9,2 % par rapport à 2019, année de référence avant pandémie. Parmi les usagers directement impactés par le contrôle automatisé, la mortalité automobiliste diminue de 12,8 % entre 2019 et 2021, celle des deux-roues motorisés diminue de 10,8 %.

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

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

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

Enfin, au niveau départemental, les préfetures, en liaison avec les directions départementales interministérielles, indiquent à la DSR les lieux susceptibles de devoir être équipés de dispositifs de contrôle automatisé. 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.

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

Dans ce cadre rénové, le parc de radars automatiques se rapprochera du seuil maximum de 4 700 équipements fin 2023.

Le parc de radars autonomes sera porté à 600 équipements fin 2023.

Le déploiement de l'externalisation de la conduite des voitures radars, est atteint dans 8 régions en 2022. Il est prévu, selon les priorités opérationnelles, d'entamer le déploiement dans tout ou partie des 4 régions restantes en métropole (Provence-Alpes-Côte d'Azur, Auvergne-Rhône-Alpes, Île-de-France, Occitanie) en 2023.

Parallèlement, une modernisation du parc des radars discriminants sera également poursuivie en 2023, avec l'installation de la fonctionnalité permettant les contrôles « double face », c'est-à-dire la prise de photo à l'avant et à l'arrière des véhicules en infraction.

Le déploiement des radars tourelle se concentre désormais sur de nouveaux emplacements en configuration leurre. Le nouveau radar urbain remplacera des radars feux rouges, des radars fixes situés en agglomération ou sur les itinéraires sécurisés, pour couvrir ensuite de nouveaux emplacements. Ce dispositif urbain se compose comme pour le radar tourelle d'une partie fixe (la tourelle) et d'un matériel de contrôle déplaçable (le radar). Selon les cas, la tourelle peut comprendre ou non un matériel de contrôle qui mesure le respect de la signalisation tricolore ou la vitesse de circulation.

Le nouveau radar urbain, dont l'expérimentation continue en 2022, devrait commencer à être généralisé fin 2022, et s'étendre en 2023, en fonction des décisions opérationnelles.

L'ANTAI poursuivra en 2023 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, tout en restant pleinement mobilisée face à la persistance de la crise sanitaire.

A ce titre, après la mise en place de l'amende forfaitaire délictuelle (AFD) sur l'usage illicite de stupéfiants, l'occupation illicite des parties communes des immeubles d'habitation et l'installation illicite sur le terrain d'autrui (encore en phase d'expérimentation sur certains ressorts), l'agence poursuivra le chantier de la forfaitisation des délits afin de répondre à la demande gouvernementale de généralisation des AFD à l'ensemble des délits sanctionnés par des peines inférieures à un an d'emprisonnement, sous réserve de la version définitive du texte (LOPMI) et de son adoption par le Parlement.

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 chargé 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 en améliorant les interfaces et plus généralement, l'utilisation des applicatifs afin d'en augmenter la valeur d'usage.

La trajectoire stratégique poursuivie à moyen terme dans le cadre des marchés de prestation (programme CNT5) s'articule autour de quatre axes de modernisation, d'innovation et d'efficience :

- La poursuite de la sécurisation et la modernisation de la chaîne de traitement pour permettre l'évolution réactive des fonctionnalités et la réduction des anomalies ;
- L'enrichissement de l'offre de services afin d'améliorer les fonctionnalités existantes et d'accompagner les pouvoirs publics dans la mise en œuvre des politiques publiques, tels que l'intégration dans la chaîne de nouveaux délits et contraventions, l'industrialisation d'IA Flash, l'exploitation des outils de lutte contre la fraude et les traitements multi-infractions ;
- La mise en conformité des méthodes de traitement aux évolutions réglementaires résultants du règlement général sur la protection des données (RGPD) et de la loi Informatique et Libertés ainsi que de la loi de programmation de la justice.
- L'approfondissement de la transformation de la relation usagers et utilisateurs, à travers le développement de la dématérialisation. En 2021, plus de 2,5 millions d'avis de contravention (ACO) ont été envoyés par courriel, soit une progression de 47 % par rapport à 2020 (1,7 million d'envois), liée au contexte sanitaire. 76,5 % des paiements et près de 62,3 % des désignations/contestations sont réalisées en ligne.

En outre, une directive permet la poursuite transfrontalière des conducteurs ressortissants de l'Union européenne en infraction sur le territoire français. Dans ce cadre, une procédure d'échange d'informations automatisé est opérationnelle avec 19 pays de l'Union européenne (Belgique, Pays-Bas, Luxembourg, Allemagne, Espagne, Italie, Pologne, Roumanie, Autriche, Hongrie, Slovaquie, République tchèque, Portugal, Estonie, Lettonie, Lituanie, Irlande, Suède et Danemark). Ces échanges permettent d'identifier les auteurs d'infractions routières commises au volant de véhicules immatriculés dans les pays connectés et d'assurer ainsi l'égalité de traitement entre les contrevenants français et étrangers. Ce dispositif a vocation à être étendu à l'ensemble des pays de l'Union. 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.

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). Ainsi, une opération de refonte des courriers de retrait ou de restitution de points a été engagée par la DSR. Cette action, inscrite au comité interministériel de la sécurité routière (CISR) d'octobre 2015, vise non seulement à simplifier l'information délivrée à l'utilisateur mais également à utiliser le volume annuel des courriers comme un levier pour faire changer le comportement des conducteurs. À ce titre, des messages ciblés sur la typologie d'infraction qu'ils ont commise vont être intégrés à terme. Par ailleurs, un nouveau téléservice permet depuis janvier 2022 à l'utilisateur d'adresser un recours gracieux de façon dématérialisée.

Ces crédits ont également permis de faire évoluer l'application « Télépoints », permettant aux conducteurs qui en font la demande d'obtenir par voie électronique leur solde de points, afin d'en améliorer l'ergonomie et l'accessibilité. Cette évolution permet à l'utilisateur d'accéder au relevé d'information simplifié de sa situation, qui est sécurisé par un Code. L'application « Télépoints » fera à nouveau l'objet d'évolutions en 2023 afin d'améliorer encore la qualité des informations communiquées aux usagers sur leurs infractions et leur compte de points.

Les crédits du programme permettront, essentiellement en 2022 et 2023, de poursuivre la modernisation du système d'information de l'éducation routière et du permis de conduire (SI ERPC) engagée en 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, ils permettront également de financer les dépenses de maintenance courante et évolutive du système national du permis de conduire (SNPC).

## 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

### ÉVOLUTION DE LA MAQUETTE DE PERFORMANCE

La maquette de performance du programme 751 comporte une évolution au PLF 2023. L'objectif 2 « Assurer la gestion des droits à conduire et l'information des titulaires de permis de conduire quant à leur solde de points » et l'indicateur 2.1 « Nombre total de lettres de restitution et de retrait de points » sont supprimés. Les données relatives à cet indicateur figurent dans la partie « justification au premier euro ».

### 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	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Évolution des vitesses moyennes	km/h	78,9	79,9	en baisse	en baisse	en baisse	en baisse

#### Précisions méthodologiques

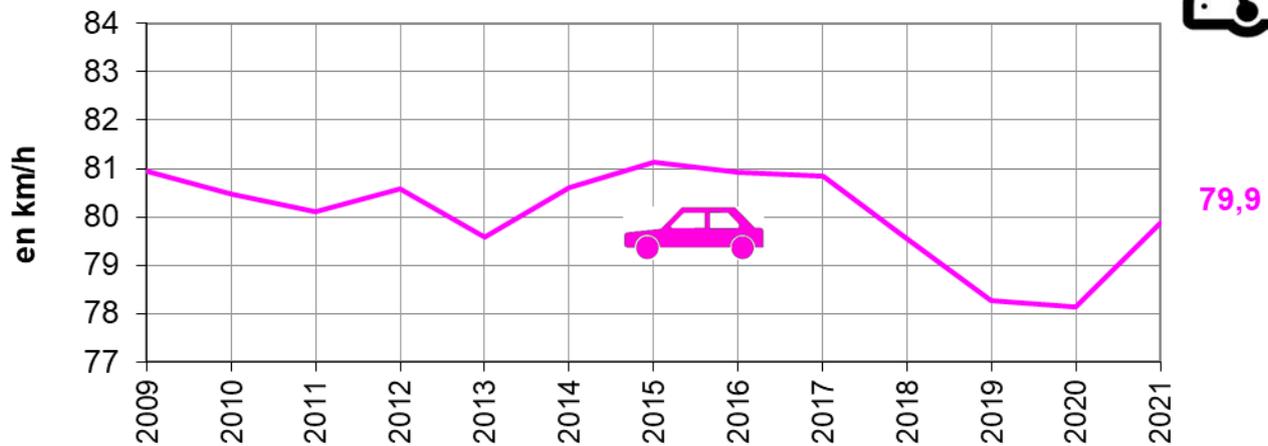
Source des données : Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR).

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

## Vitesse moyenne des véhicules de tourisme de jour



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

En 2021, on observe une hausse générale des vitesses pratiquées par les véhicules de tourisme de jour sur presque tous les réseaux. Cette hausse est notamment visible sur les réseaux à 2\*2 voies, 2\*3 voies et sur les autoroutes de liaison (+1,4 km/h) dont les recueils ont été perturbés en raison de la pandémie en 2020. Sur les routes bidirectionnelles hors agglomération, la vitesse moyenne pratiquée s'élève à 80,6 km/h soit une hausse de +2,6 km/h par rapport à 2020.

Sur les réseaux en agglomération la hausse est plus mesurée : +0,8 km/h pour les routes en traversées de petites agglomérations, et +0,5 km/h pour les entrées et sorties d'agglomérations moyennes.

Le seul réseau connaissant une baisse de la moyenne des vitesses pratiquées par les véhicules de tourisme de jour est celui des artères en centre-ville d'agglomération moyennes, passant de 42,4 km/h à 41,0 km/h (-1,4 km/h).

Les taux de dépassement de la vitesse maximale autorisée sont très élevés sur les axes urbains (49 % en traversée de petites agglomérations et 54 % en entrée-sortie d'agglomérations moyennes). Il est de 37 % sur les routes bidirectionnelles hors agglomération.

Le bilan sur les 7 premiers mois 2022 présente une augmentation de la mortalité routière par rapport à 2019. Le nombre de morts sur les routes au 2<sup>e</sup> semestre 2019 ayant été particulièrement bas, il faut s'attendre à ce que le nombre de tués en 2022 soit plus élevé qu'en 2019. Par ailleurs, près de la moitié des départements a décidé de relever la vitesse maximale autorisée à 90 km/h sur tout ou partie de leur réseau. Le bilan 2021 a permis d'identifier une augmentation des vitesses moyennes et une différence de tendance de la mortalité routière entre les départements restés à 80 km/h et ceux avec une vitesse maximale autorisée à 90 km/h. Avec un retour à la normale des déplacements, il faut donc s'attendre à ce que les vitesses moyennes en 2022 soient plus élevées qu'en 2019.

**Structures et dispositifs de sécurité routière**

Programme n° 751 | Objectifs et indicateurs de performance

**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	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Pourcentage relatif aux seules immatriculations françaises	%	75,6	73,4	75	75	75	75
Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères	%	71,7	69,8	70	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 2021, 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 :

- +18,7 % de dossiers d'infraction (DIF) émis (22,1 millions en 2021) par rapport à 2020 ;
- +14,0 % d'avis de contraventions (ACO) initiaux envoyés (14,7 millions en 2021) par rapport à 2020.

Le ratio ACO/DIF vitesse pour les immatriculations françaises s'élève à 73,4 % en 2021 légèrement inférieur à l'objectif initial du COP de 75 % et en baisse de 2,2 points par rapport à 2020 (75,6 %)

Il s'inscrit en légère baisse par rapport à 2020 (-2,2 points) principalement en raison de lenteurs de l'interface de constatation des infractions : l'allongement des délais de traitement au second semestre a entraîné un report au début 2022 des envois d'ACO initiaux correspondant aux infractions relevées au dernier trimestre 2021. Les problèmes de lenteurs ont été résolus fin décembre 2021, il n'y a donc plus de retard de traitement en 2022. Toutefois, ce ratio reste tout de même très supérieur à celui de 2019 (+8,3 points) grâce à la poursuite de la réhabilitation des radars dégradés en marge des mouvements sociaux et à la modernisation du parc des radars.

**INDICATEUR****1.3 – Disponibilité des radars**

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Taux de disponibilité des radars	%	82,12	86,93	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 moyen terme. Certaines dégradations lourdes n'ont pu être réparées et certains matériels ne peuvent plus être remplacés, compte tenu des conditions géographiques des routes concernées. Pour 2023 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 2022 ET 2023

## AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Action / Sous-action	LFI 2022 PLF 2023	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total	FdC et AdP attendus
01 – Dispositifs de contrôle		133 925 680 153 651 683	57 800 000 46 300 000	0 0	0 0	191 725 680 199 951 683	0 0
02 – Centre national de traitement		74 811 893 74 811 893	0 15 000 000	0 0	15 000 000 0	89 811 893 89 811 893	0 0
03 – Soutien au programme		16 662 427 6 086 424	0 0	250 000 0	0 0	16 912 427 6 086 424	0 0
04 – Système d'information Education routière et permis de conduire		29 250 000 30 650 000	12 250 000 13 450 000	0 0	0 0	41 500 000 44 100 000	0 0
<b>Totaux</b>		<b>254 650 000 265 200 000</b>	<b>70 050 000 74 750 000</b>	<b>250 000 0</b>	<b>15 000 000 0</b>	<b>339 950 000 339 950 000</b>	<b>0 0</b>

## CRÉDITS DE PAIEMENTS

Action / Sous-action	LFI 2022 PLF 2023	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total	FdC et AdP attendus
01 – Dispositifs de contrôle		133 925 680 153 651 683	57 800 000 46 300 000	0 0	0 0	191 725 680 199 951 683	0 0
02 – Centre national de traitement		74 811 893 74 811 893	0 15 000 000	0 0	15 000 000 0	89 811 893 89 811 893	0 0
03 – Soutien au programme		16 662 427 6 086 424	0 0	250 000 0	0 0	16 912 427 6 086 424	0 0
04 – Système d'information Education routière et permis de conduire		29 250 000 30 650 000	12 250 000 13 450 000	0 0	0 0	41 500 000 44 100 000	0 0
<b>Totaux</b>		<b>254 650 000 265 200 000</b>	<b>70 050 000 74 750 000</b>	<b>250 000 0</b>	<b>15 000 000 0</b>	<b>339 950 000 339 950 000</b>	<b>0 0</b>

## PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE POUR 2022, 2023, 2024 ET 2025

Titre	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
	LFI 2022 PLF 2023 Prévision indicative 2024 Prévision indicative 2025			
3 - Dépenses de fonctionnement	254 650 000 265 200 000 265 200 000 265 200 000		254 650 000 265 200 000 265 200 000 265 200 000	
5 - Dépenses d'investissement	70 050 000 74 750 000 74 750 000 74 750 000		70 050 000 74 750 000 74 750 000 74 750 000	
6 - Dépenses d'intervention	250 000		250 000	
7 - Dépenses d'opérations financières	15 000 000		15 000 000	
<b>Totaux</b>	<b>339 950 000</b> <b>339 950 000</b> <b>339 950 000</b> <b>339 950 000</b>		<b>339 950 000</b> <b>339 950 000</b> <b>339 950 000</b> <b>339 950 000</b>	

## PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE POUR 2022 ET 2023

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
	LFI 2022 PLF 2023			
3 – Dépenses de fonctionnement	254 650 000 265 200 000		254 650 000 265 200 000	
31 – Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	179 838 107 190 388 107		179 838 107 190 388 107	
32 – Subventions pour charges de service public	74 811 893 74 811 893		74 811 893 74 811 893	
5 – Dépenses d'investissement	70 050 000 74 750 000		70 050 000 74 750 000	
51 – Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	70 050 000 59 750 000		70 050 000 59 750 000	
53 – Subventions pour charges d'investissement	15 000 000		15 000 000	
6 – Dépenses d'intervention	250 000		250 000	

**Structures et dispositifs de sécurité routière**

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

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
62 – Transferts aux entreprises	250 000		250 000	
7 – Dépenses d'opérations financières	15 000 000		15 000 000	
72 – Dotations en fonds propres	15 000 000		15 000 000	
<b>Totaux</b>	<b>339 950 000</b>		<b>339 950 000</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 – Dispositifs de contrôle	0	199 951 683	199 951 683	0	199 951 683	199 951 683
02 – Centre national de traitement	0	89 811 893	89 811 893	0	89 811 893	89 811 893
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	44 100 000	44 100 000	0	44 100 000	44 100 000
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>339 950 000</b>	<b>339 950 000</b>	<b>0</b>	<b>339 950 000</b>	<b>339 950 000</b>

**Structures et dispositifs de sécurité routière**

Programme n° 751 | Justification au premier euro

**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)

	2020 et années précédentes		2021 Exécution		2022 Prévision		2023 Prévision		2024 et années suivantes		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	19,32	16,20	27,70	23,80	15,15	15,15	7,20	9,60	0,00	1,50	69,37	66,25
Titre 2	1,90	1,90	1,20	1,20	0,98	0,98	0,00	0,00	1,00	1,00	5,08	5,08
<b>Total</b>	<b>21,22</b>	<b>18,10</b>	<b>28,90</b>	<b>25,00</b>	<b>16,13</b>	<b>16,13</b>	<b>7,20</b>	<b>9,60</b>	<b>1,00</b>	<b>2,50</b>	<b>74,45</b>	<b>71,33</b>

**Évolution du coût et de la durée**

	Au lancement	Actualisation	Écart en %
Coût total en M€	71,33	71,33	0,00
Durée totale en mois	56	56	0,00

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

## ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2022

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2021 (RAP 2021)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2021 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2021	AE (LFI + LFR + Décret d'avance) 2022 + Reports 2021 vers 2022 + Prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFR + Décret d'avance) 2022 + Reports 2021 vers 2022 + Prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2022
197 112 349	0	339 966 069	368 963 235	168 115 182

## ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2023	CP 2024	CP 2025	CP au-delà de 2025
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2022	CP demandés sur AE antérieures à 2023 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2024 sur AE antérieures à 2023	Estimation des CP 2025 sur AE antérieures à 2023	Estimation des CP au-delà de 2025 sur AE antérieures à 2023
168 115 182	65 550 000 0	44 580 000	31 300 000	26 685 182
AE nouvelles pour 2023 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2023 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2024 sur AE nouvelles en 2023	Estimation des CP 2025 sur AE nouvelles en 2023	Estimation des CP au-delà de 2025 sur AE nouvelles en 2023
339 950 000 0	274 400 000 0	32 000 000	18 000 000	15 550 000
<b>Totaux</b>	<b>339 950 000</b>	<b>76 580 000</b>	<b>49 300 000</b>	<b>42 235 182</b>

## CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2023

CP 2023 demandés sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP 2024 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP 2025 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP au-delà de 2025 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023
80,72 %	9,41 %	5,29 %	4,57 %

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

## Justification par action

### ACTION (58,8 %)

#### 01 – Dispositifs de contrôle

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	199 951 683	<b>199 951 683</b>	0
Crédits de paiement	0	199 951 683	<b>199 951 683</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 par le comité interministériel de la sécurité routière du 2 octobre 2015, ce parc continue à être maintenu sous la barre de 4700 radars, et devrait compter au 31 décembre 2023, environ 4 600 appareils radars actifs et 1000 cabines leurres (cabine radar vide à un instant donné qui sert de leurre et permet de recevoir par intermittence un équipement actif), ainsi que 300 emplacements intermittents complémentaires de radars autonomes :

- 600 radars fixes (dispositifs de contrôle du respect des vitesses limites autorisées) ;
- 800 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 mis à disposition des forces de l'ordre, et permettant des contrôles en mode embarqué ou débarqué, véhicule à l'arrêt) ;
- 400 voitures radars sont déployées dont plus de 50 % auront une conduite externalisée. L'extension 2022-2023 est évoquée infra. Le parc de voitures radars continue à suivre une logique de volume constant ;
- 600 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) ;
- 50 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) ;
- 400 radars feux rouges stricts (radars permettant de sanctionner les franchissements illicites de feux tricolores). Ce parc est en décroissance régulière pour obsolescence technique et doit être remplacé progressivement par des radars urbains (infra) ;
- 50 radars passages à niveau (radars permettant de sanctionner les franchissements illicites de passages à niveau). Ce parc est en décroissance régulière ;
- 1000 radars tourelles actifs dans 1500 cabines (le dispositif de contrôle est installé dans une tourelle fixe afin de contrôler le franchissement feux rouges, la vitesse ou le franchissement des passages à niveau, et peut être régulièrement déplacé) ;
- 200 radars urbains actifs dans 700 cabines (le dispositif de contrôle est installé dans une tourelle fixe afin de contrôler le franchissement feux rouges, la vitesse, et peut être régulièrement déplacé). Cela représente le parc le plus en croissance ;
- 600 itinéraires, pour un total de 10 000 kms, dont 1 300 emplacements de radars autonomes.

Par ailleurs, la DSR gère jusque-là directement un parc de radars pédagogiques (880 environ), dont les collectivités sont responsables (et qui signalent aux automobilistes leur vitesse, sans sanctionner les infractions).

En 2023, la DSR devra préparer une rétrocession de ces équipements aux collectivités, en s'appuyant sur le réseau territorial de l'État. Dans la continuité de ce dispositif, cette action se poursuivra, par un financement et une gestion locale de ces équipements.

La dotation demandée pour 2023 doit permettre de financer les dépenses liées :

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

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	153 651 683	153 651 683
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	153 651 683	153 651 683
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>199 951 683</b>	<b>199 951 683</b>

### 1. Maintien en condition opérationnelle des dispositifs de contrôle (98,21 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	11,3	11,3
Maintien en condition opérationnelle des radars déplaçables	27,11	27,11
Déplacement des radars déplaçables	6,2	6,2
Prestations de conduite des équipements mobiles	22,2	22,2
Coûts récurrents du SI et des télécoms	5,2	5,2
<b>Maintien en condition opérationnelle</b>	<b>98,21</b>	<b>98,21</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 se concentre désormais sur de nouveaux emplacements en configuration leurre. Le nouveau radar urbain remplacera des radars feux rouges, des radars fixes situés en agglomération ou sur les itinéraires sécurisés, pour couvrir ensuite de nouveaux emplacements. Ce dispositif urbain se compose comme pour le radar tourelle d'une partie fixe (la tourelle) et d'un matériel de contrôle déplaçable (radar). Selon le cas la tourelle peut comprendre ou non un matériel de contrôle qui mesure le respect de la signalisation tricolore ou la vitesse de circulation.

S'agissant du radar urbain, fin 2022 l'expérimentation aura permis d'installer 100 cabines (20 radars opérationnels). La cible est de déployer 700 cabines en 2023 (contenant 200 radars actifs).

Le parc de radars autonomes sera porté à 600 équipements fin 2023. Ces matériels subissent de fortes dégradations, les quantités produites peuvent servir à remplacer des radars détruits. Cela peut atteindre une centaine par an.

Le déploiement de l'externalisation de la conduite des voitures radars est atteint dans 8 régions en 2022. Il est prévu, selon les priorités opérationnelles, d'entamer le déploiement dans tout ou partie des 4 régions restantes en métropole (Provence-Alpes-Côte d'Azur, Auvergne-Rhône-Alpes, Île-de-France, Occitanie) en 2023.

Le développement du système d'information sera poursuivi en 2023 afin de permettre l'optimisation des multiples déplacements des radars déplaçables et la définition des missions des voitures radars à conduite externalisée.

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

(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>46,3</b>	<b>46,3</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.

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	0,7	0,7
<b>Pilotage</b>	<b>46,72</b>	<b>46,72</b>

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

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	89 811 893	<b>89 811 893</b>	0
Crédits de paiement	0	89 811 893	<b>89 811 893</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 fonctionnement et de titre 2) 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	74 811 893	74 811 893
Subventions pour charges de service public	74 811 893	74 811 893
Dépenses d'investissement	15 000 000	15 000 000
Subventions pour charges d'investissement	15 000 000	15 000 000
Dépenses d'opérations financières		
Dotations en fonds propres		
<b>Total</b>	<b>89 811 893</b>	<b>89 811 893</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 2023, le programme 751 prévoit d'allouer à l'ANTAI une dotation globale de 89,8 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 de 74,8 M€ permettra à l'ANTAI de couvrir les charges liées :

- à l'exploitation des systèmes informatiques ;
- aux frais d'édition et d'affranchissement des avis de contravention relevant du contrôle automatisé : édition, publipostage, routage et affranchissement des avis de contravention, traitement du courrier reçu au CNT dans le cadre des recours émis par des contrevenants ;
- au 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. Ces crédits étaient perçus sous la forme d'une dotation en fonds propres avant 2023.

**Structures et dispositifs de sécurité routière**

Programme n° 751 | Justification au premier euro

**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

**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
Dépenses d'intervention		
Transferts aux entreprises		
<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 déplacements.

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

La DSR mobilisera en 2023 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.

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 (13,0 %)****04 – Système d'information Education routière et permis de conduire**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	44 100 000	<b>44 100 000</b>	0
Crédits de paiement	0	44 100 000	<b>44 100 000</b>	0

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

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

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

En 2023, les crédits de cette action ont pour objet de financer :

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

**ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE**

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	30 650 000	30 650 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	30 650 000	30 650 000
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>44 100 000</b>	<b>44 100 000</b>

**1) Fichier national du permis de conduire (19,4 M€ en AE et en CP)**Envoi de lettres de notification de points :

Le montant des dépenses destinées à l'édition (matérielle ou numérique) et à l'affranchissement des lettres de retrait et de restitution de points est évalué à 19,3 M€ pour 2023. Ces dépenses seront exécutées sur le titre 3.

Les besoins 2023 se fondent sur la nécessité d'édition et d'expédition par voie postale ou dématérialisée 21,3 millions de lettres, soit 11,2 millions de lettres de retrait de points et 10,1 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.

Fonctionnement du bureau national des droits à conduire :

Au titre de 2023, 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, seront exécutées sur le titre 3.

**2) Système d'information de l'éducation routière et du permis de conduire (SI-ERPC) (24,7 M€ en AE et en CP)**

La modernisation et le fonctionnement de l'écosystème de l'éducation routière et du permis de conduire nécessitent en 2023 les dépenses suivantes :

- Dépenses de tierce maintenance applicative : 4,2 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 : 4,5 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 2022		PLF 2023	
	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>89 811 893</b>	<b>89 811 893</b>
Subventions pour charges de service public	74 811 893	74 811 893	74 811 893	74 811 893
Dotations en fonds propres	15 000 000	15 000 000	0	0
Subventions pour charges d'investissement	0	0	15 000 000	15 000 000
<b>Total</b>	<b>89 811 893</b>	<b>89 811 893</b>	<b>89 811 893</b>	<b>89 811 893</b>
Total des subventions pour charges de service public	74 811 893	74 811 893	74 811 893	74 811 893
Total des dotations en fonds propres	15 000 000	15 000 000	0	0
Total des transferts	0	0	0	0
Total des subventions pour charges d'investissement	0	0	15 000 000	15 000 000

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

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

	ETPT
Emplois sous plafond 2022	
Extension en année pleine du schéma d'emplois de la LFI 2022	
Impact du schéma d'emplois 2023	
Solde des transferts T2/T3	
Solde des transferts internes	
Solde des mesures de périmètre	
Corrections techniques	
Abattements techniques	
<b>Emplois sous plafond PLF 2023</b>	
<b>Rappel du schéma d'emplois 2023 en ETP</b>	



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 juin 2022, 4 500 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 2021, les communes équipées du PVe ont généré 7,7 millions d'avis de contravention (ACO) initiaux contre 6,3 millions en 2020 (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 du délit d'usage de stupéfiants (loi du 23 mars 2019 de programmation 2018-2022 et de réforme pour la justice) depuis mi-2020 et des délits d'occupations et d'installations illicites (sur certains ressorts) depuis octobre 2021,

En 2021, l'ANTAI a ainsi procédé à l'envoi de plus de 225 000 amendes forfaitaires délictuelles (AFD) soit un doublement par rapport à 2020,

Au total, près de 13,6 millions d'ACO initiaux PVe – hors stationnement payant et hors délits forfaitaires – ont été envoyés en 2021 (forces de sécurité intérieure et collectivités territoriales), un nombre supérieur par rapport à 2020 (+10 %). Cette augmentation s'explique, d'une part, par l'arrivée de nouveaux services verbalisateurs et, d'autre part, par le traitement des infractions sur le non-respect des mesures sanitaires (1,2 million au total) bien que nettement inférieur à 2020 (-28 %),

En 2017, l'ANTAI a participé à la modernisation des équipements des forces de l'ordre en finançant 12 722 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. À ce titre, l'ANTAI a signé une première convention pluriannuelle de partenariat 2017-2020 avec les deux directions générales prévoyant le financement par l'Agence de la location des nouveaux terminaux. 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 2022, 584 collectivités avaient renouvelé la convention passée avec l'ANTAI et près de 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 5 collectivités ont mis en place le FPS minoré avec l'ANTAI. A ce titre, l'Agence a envoyé plus de 11 millions d'avis de paiement en 2021, en forte hausse de 67 % par rapport à 2020 en raison, d'une part d'une reprise d'activité « normale » sur toute l'année, et, d'autre part, de la mise en place du FPS minoré pour la ville de Paris, à partir de mars 2021.

Les 2 % 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 65 % en 2021, soit une hausse de 4 points par rapport à 2020.

Le taux de recours à un canal de télépaiement – hors stationnement payant – atteint 76,5 % en 2021, 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 déléguée interministérielle à la sécurité routière, responsable de programme, 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

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

Programme n° 753 | Objectifs et indicateurs de performance

# 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'État en avis de contravention

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Taux de transformation des infractions relevées par les dispositifs de verbalisation électronique de l'État en avis de contravention	%	99,7	98,3	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 2021, les services de l'État ont relevé près de 6,2 millions d'infractions (DIF), un nombre stable par rapport à 2020, générant un peu moins de 6 millions d'avis de contravention (ACO) initiaux, soit une légère baisse de 2 % par rapport à 2020.
- Le ratio ACO/DIF du PVE pour les services de l'État s'élève à 98,3 %, soit un niveau supérieur à l'objectif initial du contrat d'objectifs et de performance (COP) de 96 %.
- Ce ratio s'inscrit en légère hausse (+1 point) par rapport au ratio moyen de 97,3 % établi sur l'ensemble des deux années 2019 et 2020 (élimination des effets de bords liés aux incidents de fin 2019).
- Une cible de 100 % ne peut être atteinte dans la mesure où le taux demeure tributaire de la saisie initiale des données effectuées lors de la verbalisation ainsi que des retours d'informations des fichiers d'immatriculation interrogés lorsqu'il n'y a pas d'interception par l'agent de la personne en infraction.

## Présentation des crédits et des dépenses fiscales

### PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET TITRE POUR 2022 ET 2023

#### AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Action / Sous-action	LF1 2022 PLF 2023	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total	FdC et AdP attendus
01 – Déploiement du procès-verbal électronique		25 200 000	1 000 000	26 200 000	0
		25 200 000	1 000 000	26 200 000	0
<b>Totaux</b>		<b>25 200 000</b>	<b>1 000 000</b>	<b>26 200 000</b>	<b>0</b>
		<b>25 200 000</b>	<b>1 000 000</b>	<b>26 200 000</b>	<b>0</b>

#### CRÉDITS DE PAIEMENTS

Action / Sous-action	LF1 2022 PLF 2023	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total	FdC et AdP attendus
01 – Déploiement du procès-verbal électronique		25 200 000	1 000 000	26 200 000	0
		25 200 000	1 000 000	26 200 000	0
<b>Totaux</b>		<b>25 200 000</b>	<b>1 000 000</b>	<b>26 200 000</b>	<b>0</b>
		<b>25 200 000</b>	<b>1 000 000</b>	<b>26 200 000</b>	<b>0</b>

**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 PAR TITRE POUR 2022, 2023, 2024 ET 2025

Titre	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
LFI 2022 PLF 2023 Prévision indicative 2024 Prévision indicative 2025				
3 - Dépenses de fonctionnement	25 200 000 25 200 000 26 200 000 26 200 000		25 200 000 25 200 000 26 200 000 26 200 000	
7 - Dépenses d'opérations financières	1 000 000 1 000 000		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 2022 ET 2023

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
LFI 2022 PLF 2023				
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	
7 – Dépenses d'opérations financières	1 000 000 1 000 000		1 000 000 1 000 000	
72 – Dotations en fonds propres	1 000 000 1 000 000		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>	

## 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>

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

Programme n° 753 | Justification au premier euro

### Dépenses pluriannuelles

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

##### ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2022

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2021 (RAP 2021)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2021 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2021	AE (LFI + LFR + Décret d'avance) 2022 + Reports 2021 vers 2022 + Prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFR + Décret d'avance) 2022 + Reports 2021 vers 2022 + Prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2022
0	0	26 200 000	26 200 000	0

##### ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2023	CP 2024	CP 2025	CP au-delà de 2025
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2022	CP demandés sur AE antérieures à 2023 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2024 sur AE antérieures à 2023	Estimation des CP 2025 sur AE antérieures à 2023	Estimation des CP au-delà de 2025 sur AE antérieures à 2023
0	0 0	0	0	0
AE nouvelles pour 2023 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2023 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2024 sur AE nouvelles en 2023	Estimation des CP 2025 sur AE nouvelles en 2023	Estimation des CP au-delà de 2025 sur AE nouvelles en 2023
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 2023

CP 2023 demandés sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP 2024 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP 2025 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP au-delà de 2025 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023
100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %

## 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 2023 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		
Subventions pour charges d'investissement		
Dépenses d'opérations financières	1 000 000	1 000 000
Dotations en fonds propres	1 000 000	1 000 000
<b>Total</b>	<b>26 200 000</b>	<b>26 200 000</b>

En 2023, 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 dotation en fonds propres.

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 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 AFD,

---

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

---

Programme n° 753 | Justification au premier euro

La dotation en fonds propres permettra de financer la maintenance évolutive des applications informatiques ainsi que les développements informatiques liés à la généralisation des AFD.

En 2023, l'ANTAI bénéficiera au total d'un financement de l'État de 122,2 M€, en tenant compte des dotations versées par les programmes de la Délégation à la sécurité routière.

## 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 2022		PLF 2023	
	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	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	1 000 000	1 000 000
Total des transferts	0	0	0	0
Total des subventions pour charges d'investissement	0	0	0	0

### 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 2022					PLF 2023						
	ETPT rémunérés par d'autres programmes (1)	ETPT rémunérés par ce programme (1)	ETPT rémunérés par les opérateurs				ETPT rémunérés par d'autres programmes (1)	ETPT rémunérés par ce programme (1)	ETPT rémunérés par les opérateurs			
			sous plafond	hors plafond	dont contrats aidés	dont apprentis			sous plafond	hors plafond	dont contrats aidés	dont apprentis
ANTAI - Agence nationale de traitement automatisé des infractions			47	11	2			51	12	2		
<b>Total ETPT</b>			<b>47</b>	<b>11</b>	<b>2</b>			<b>51</b>	<b>12</b>	<b>2</b>		

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

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

Programme n° 753 | Justification au premier euro

**SCHEMA D'EMPLOIS ET PLAFOND DES AUTORISATIONS D'EMPLOIS DES OPERATEURS DE L'ETAT**

	ETPT
Emplois sous plafond 2022	47
Extension en année pleine du schéma d'emplois de la LFI 2022	
Impact du schéma d'emplois 2023	4
Solde des transferts T2/T3	
Solde des transferts internes	
Solde des mesures de périmètre	
Corrections techniques	
Abattements techniques	
<b>Emplois sous plafond PLF 2023</b>	<b>51</b>
<b>Rappel du schéma d'emplois 2023 en ETP</b>	<b>4</b>

# Opérateurs

## Avertissement

Le volet « Opérateurs » des projets annuels de performance évolue au PLF 2023. Ainsi, les états financiers des opérateurs (budget initial 2022 par destination pour tous les opérateurs, budget initial 2022 en comptabilité budgétaire pour les opérateurs soumis à la comptabilité budgétaire et budget initial 2022 en comptabilité générale pour les opérateurs non soumis à la comptabilité budgétaire) ne seront plus publiés dans le PAP mais le seront, 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 publipostage, 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.

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

Programme n° 753 | Opérateurs

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 juin 2022, on comptabilisait ainsi près de 4 500 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 (près de 130 villes) ;
- 98 % des communes de 10 000 à moins de 50 000 habitants (près de 860 communes) ;
- 10 % des communes de moins de 10 000 habitants (plus de 3 500 communes).

En 2021, l'ANTAI a envoyé 14,7 millions d'avis de contravention initiaux pour le contrôle automatisé, en forte hausse de 14 % par rapport à 2020 et de 17 % par rapport à 2019. Cette progression s'explique par la reprise du trafic et la modernisation du parc de radars.

L'ANTAI a envoyé 13,6 millions d'avis de contravention initiaux pour le procès-verbal électronique - hors délits forfaitisés - (forces de l'ordre, polices municipales, transports publics, entreprises privées et établissements publics), chiffre en hausse de 10 % par rapport à 2020 et 2019. Cette augmentation de l'activité s'explique, d'une part, par l'arrivée de nouveaux services verbalisateurs et, d'autre part, par le traitement des infractions pour non-respect des mesures sanitaires (1,2 million au total) bien que nettement inférieur à 2020 (-28 %).

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 2022, 584 collectivités avaient renouvelé la convention passée avec l'ANTAI (572 « cycle complet » dont 5 ont mis en place le FPS minoré avec l'ANTAI et 12 en « cycle partiel »).

En 2021, l'ANTAI a envoyé 11 millions d'avis de paiement initiaux de FPS pour le compte des collectivités en « cycle complet », chiffre en forte hausse de 67 % par rapport à 2020 et 36 % par rapport à 2019 en raison, d'une part, d'une reprise d'activité « normale » sur toute l'année, c'est-à-dire sans arrêt des constatations pendant le confinement et, d'autre part, de la mise en place du FPS minoré pour la ville de Paris à partir de mars 2021.

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.

Depuis novembre 2018, l'ANTAI met en 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, après la généralisation de l'AFD sur l'usage illicite de stupéfiants, l'Agence poursuit la forfaitisation de nouveaux délits en l'étendant aux délits d'installation illicite sur le terrain d'autrui et d'occupation illicite des parties communes d'immeubles d'habitation.

En 2021, 225 000 amendes forfaitaires délictuelles (AFD) ont été envoyées, soit un doublement par rapport à 2020. Cette hausse est liée à la généralisation de la verbalisation via Pve de l'usage de stupéfiants mais également à la hausse importante des délits routiers (notamment défaut d'assurances) relevés en 2021.

Enfin, dans le cadre fixé par la **loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des Mobilités**, 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 nouveau **contrat d'objectifs et de performance (COP) 2020-2023** adopté par son conseil d'administration le 18 juin 2020. L'évaluation des résultats du COP pour l'année 2021 a été présentée lors du conseil d'administration du 10 mars 2022.

Le nouveau **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 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 2021** a été adopté par le conseil d'administration du 23 juin 2022. Il a permis notamment de montrer que si la crise a encore nettement mobilisé l'appareil de production de l'Agence, celle-ci a été parallèlement mobilisée pour permettre la progression de nombreux chantiers, au service des différentes politiques de sécurité, de la modernisation de la procédure pénale et de la transformation de la relation usagers.

### **Perspectives 2023**

L'ANTAI poursuivra en 2023 la modernisation et la sécurisation de la chaîne de traitement des infractions ainsi que 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 locales.

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

Programme n° 753 | Opérateurs

À ce titre, après le déploiement de l'AFD sur l'usage illicite de stupéfiants, l'installation illicite sur le terrain d'autrui et l'occupation illicite des parties communes d'immeubles d'habitation, l'Agence devra répondre à la demande gouvernementale de généralisation des amendes forfaitaires délictuelles (AFD) à l'ensemble des délits sanctionnés par des peines inférieures à un an d'emprisonnement, sous réserve de la version définitive du texte (LOPMI) qui sera adoptée .

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

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'usager en améliorant les interfaces et plus généralement, l'utilisation des applicatifs afin d'en augmenter la valeur d'usage.

### 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 ».

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

(en milliers d'euros)

Programme financeur Nature de la dépense	LFI 2022		PLF 2023	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P751 Structures et dispositifs de sécurité routière	89 812	89 812	89 812	89 812
Subvention pour charges de service public	74 812	74 812	74 812	74 812
Transferts	0	0	0	0
Dotations en fonds propres	15 000	15 000	0	0
Subvention pour charges d'investissement	0	0	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	1 000	1 000
Subvention pour charges d'investissement	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>116 012</b>	<b>116 012</b>	<b>116 012</b>	<b>116 012</b>

Le PLF 2023 prévoit le maintien de la subvention du programme 751 (89,8 M€) ainsi qu'une subvention de 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 à l'ensemble des délits sanctionnés par des peines inférieures à un an d'emprisonnement.

En 2022, le financement de l'État à l'agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) au titre des investissements est de 16 M€ alors que le financement de l'actif par l'État dans le tableau de sa situation patrimoniale est de 17 M€. Cet écart s'explique par le financement de 1 M€ par le MTE au titre de la provision LOM.

## CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

	(en ETPT)	
	LFI 2022	PLF 2023
	(1)	
<b>Emplois rémunérés par l'opérateur :</b>	<b>58</b>	<b>63</b>
– sous plafond	47	51
– hors plafond	11	12
<i>dont contrats aidés</i>		
<i>dont apprentis</i>	2	2
<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 2023 prévoit de porter le plafond d'emplois de l'ANTAI à 51 ETPT, soit un relèvement de +4 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.

S'agissant des emplois hors plafond financés sur recettes propres, il est prévu de les stabiliser à 12 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 BECHU, MINISTRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION  
DES TERRITOIRES

---

**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 stratégique

## Présentation stratégique du projet annuel de performances

### Stanislas BOURRON

*Directeur général 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 », dont le directeur général des collectivités locales est responsable, 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.

## Présentation des crédits et des dépenses fiscales

### PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET TITRE POUR 2022 ET 2023

#### AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Action / Sous-action	Titre 6 Dépenses d'intervention		FdC et AdP attendus
	LF1 2022 PLF 2023		
01 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	600 462 493 656 441 463		0 0
<b>Totaux</b>	<b>600 462 493 656 441 463</b>		<b>0 0</b>

#### CRÉDITS DE PAIEMENTS

Action / Sous-action	Titre 6 Dépenses d'intervention		FdC et AdP attendus
	LF1 2022 PLF 2023		
01 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	600 462 493 656 441 463		0 0
<b>Totaux</b>	<b>600 462 493 656 441 463</b>		<b>0 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 2022, 2023, 2024 ET 2025

Titre	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
LFI 2022 PLF 2023 Prévision indicative 2024 Prévision indicative 2025				
6 - Dépenses d'intervention	600 462 493 <b>656 441 463</b> 666 844 266 666 844 266		600 462 493 <b>656 441 463</b> 666 844 266 666 844 266	
<b>Totaux</b>	<b>600 462 493</b> <b>656 441 463</b> 666 844 266 666 844 266		<b>600 462 493</b> <b>656 441 463</b> 666 844 266 666 844 266	

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE POUR 2022 ET 2023

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
LFI 2022 PLF 2023				
6 – Dépenses d'intervention	600 462 493 <b>656 441 463</b>		600 462 493 <b>656 441 463</b>	
63 – Transferts aux collectivités territoriales	600 462 493 <b>656 441 463</b>		600 462 493 <b>656 441 463</b>	
<b>Totaux</b>	<b>600 462 493</b> <b>656 441 463</b>		<b>600 462 493</b> <b>656 441 463</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	656 441 463	656 441 463	0	656 441 463	656 441 463
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>656 441 463</b>	<b>656 441 463</b>	<b>0</b>	<b>656 441 463</b>	<b>656 441 463</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 31/12/2022

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2021 (RAP 2021)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2021 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2021	AE (LFI + LFR + Décret d'avance) 2022 + Reports 2021 vers 2022 + Prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFR + Décret d'avance) 2022 + Reports 2021 vers 2022 + Prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2022
137 691	0	949 971 637	950 109 329	0

#### ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2023	CP 2024	CP 2025	CP au-delà de 2025
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2022	CP demandés sur AE antérieures à 2023 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2024 sur AE antérieures à 2023	Estimation des CP 2025 sur AE antérieures à 2023	Estimation des CP au-delà de 2025 sur AE antérieures à 2023
0	0 0	0	0	0
AE nouvelles pour 2023 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2023 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2024 sur AE nouvelles en 2023	Estimation des CP 2025 sur AE nouvelles en 2023	Estimation des CP au-delà de 2025 sur AE nouvelles en 2023
656 441 463 0	656 441 463 0	0	0	0
<b>Totaux</b>	<b>656 441 463</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2023

CP 2023 demandés sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP 2024 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP 2025 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP au-delà de 2025 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023
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	656 441 463	<b>656 441 463</b>	0
Crédits de paiement	0	656 441 463	<b>656 441 463</b>	0

En 2023, les dépenses du programme 754, d'un montant de 656,44 M€, se décomposent comme suit :

- une contribution de 585,44 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	656 441 463	656 441 463
Transferts aux collectivités territoriales	656 441 463	656 441 463
<b>Total</b>	<b>656 441 463</b>	<b>656 441 463</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

Pierre CHAVY

*Sous-directeur, Direction du budget*

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

Le programme « Désendettement 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 du I de l'article 49 de la loi du 30 décembre 2005 de finances pour 2006.

Les recettes affectées au programme 755, puis reversées au budget général, sont calculées selon la clé de répartition des amendes entre l'État et les collectivités territoriales, arrêtée respectivement à 47 % et 53 % 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, au profit de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI).

Ce versement intègre également 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 territoriales et d'affirmation des métropoles.

## Présentation des crédits et des dépenses fiscales

### PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET TITRE POUR 2022 ET 2023

#### AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Action / Sous-action	LFI 2022 PLF 2023	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	FdC et AdP attendus
01 – Désendetttement de l'État		568 523 343 618 165 071	0 0
<b>Totaux</b>		<b>568 523 343</b> <b>618 165 071</b>	<b>0</b> <b>0</b>

#### CRÉDITS DE PAIEMENTS

Action / Sous-action	LFI 2022 PLF 2023	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	FdC et AdP attendus
01 – Désendetttement de l'État		568 523 343 618 165 071	0 0
<b>Totaux</b>		<b>568 523 343</b> <b>618 165 071</b>	<b>0</b> <b>0</b>

## Désendettement de l'État

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

## PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE POUR 2022, 2023, 2024 ET 2025

Titre	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
LFI 2022 PLF 2023 Prévision indicative 2024 Prévision indicative 2025				
3 - Dépenses de fonctionnement	568 523 343 618 165 071 627 390 199 627 390 199		568 523 343 618 165 071 627 390 199 627 390 199	
<b>Totaux</b>	<b>568 523 343</b> <b>618 165 071</b> <b>627 390 199</b> <b>627 390 199</b>		<b>568 523 343</b> <b>618 165 071</b> <b>627 390 199</b> <b>627 390 199</b>	

## PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE POUR 2022 ET 2023

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
LFI 2022 PLF 2023				
3 – Dépenses de fonctionnement	568 523 343 618 165 071		568 523 343 618 165 071	
31 – Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	568 523 343 618 165 071		568 523 343 618 165 071	
<b>Totaux</b>	<b>568 523 343</b> <b>618 165 071</b>		<b>568 523 343</b> <b>618 165 071</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	618 165 071	618 165 071	0	618 165 071	618 165 071
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>618 165 071</b>	<b>618 165 071</b>	<b>0</b>	<b>618 165 071</b>	<b>618 165 071</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 31/12/2022

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2021 (RAP 2021)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2021 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2021	AE (LFI + LFR + Décret d'avance) 2022 + Reports 2021 vers 2022 + Prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFR + Décret d'avance) 2022 + Reports 2021 vers 2022 + Prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2022
0	0	568 523 343	568 523 343	0

## ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2023	CP 2024	CP 2025	CP au-delà de 2025
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2022	CP demandés sur AE antérieures à 2023 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2024 sur AE antérieures à 2023	Estimation des CP 2025 sur AE antérieures à 2023	Estimation des CP au-delà de 2025 sur AE antérieures à 2023
0	0 0	0	0	0
AE nouvelles pour 2023 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2023 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2024 sur AE nouvelles en 2023	Estimation des CP 2025 sur AE nouvelles en 2023	Estimation des CP au-delà de 2025 sur AE nouvelles en 2023
618 165 071 0	618 165 071 0	0	0	0
<b>Totaux</b>	<b>618 165 071</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2023

CP 2023 demandés sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP 2024 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP 2025 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP au-delà de 2025 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023
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	618 165 071	<b>618 165 071</b>	0
Crédits de paiement	0	618 165 071	<b>618 165 071</b>	0

Le montant inscrit sur le P755 pour 2023 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 2023 a été effectuée sur la base des données connues à mi-année 2022.

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	618 165 071	618 165 071
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	618 165 071	618 165 071
<b>Total</b>	<b>618 165 071</b>	<b>618 165 071</b>