



**GOUVERNEMENT**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# Projet annuel de performances

Annexe au projet de loi de finances pour 2025

Compte d'affectation spéciale  
Mission interministérielle

## Contrôle de la circulation et du stationnement routiers



**2025**



## 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>17</b>
Présentation stratégique du projet annuel de performances	18
Objectifs et indicateurs de performance	21
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	21
Présentation des crédits, des taxes affectées et des dépenses fiscales	24
Justification au premier euro	26
<i>Éléments transversaux au programme</i>	26
<i>Dépenses pluriannuelles</i>	27
<i>Justification par action</i>	28
01 – Dispositifs de contrôle	28
02 – Centre national de traitement	32
03 – Soutien au programme	33
04 – Système d'information Education routière et permis de conduire	33
Récapitulation des crédits et emplois alloués aux opérateurs de l'État	36
<b>PROGRAMME 753 : Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers</b>	<b>37</b>
Présentation stratégique du projet annuel de performances	38
Objectifs et indicateurs de performance	40
1 – Assurer l'efficacité du procès-verbal électronique au sein des services de l'Etat	40
Présentation des crédits, des taxes affectées et des dépenses fiscales	42
Justification au premier euro	44
<i>Éléments transversaux au programme</i>	44
<i>Dépenses pluriannuelles</i>	45
<i>Justification par action</i>	46
01 – Déploiement du procès-verbal électronique	46
Récapitulation des crédits et emplois alloués aux opérateurs de l'État	47
Opérateurs	49
ANTAI - Agence nationale de traitement automatisé des infractions	49
<b>PROGRAMME 754 : Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières</b>	<b>55</b>
Présentation stratégique du projet annuel de performances	56
Présentation des crédits, des taxes affectées et des dépenses fiscales	57
Justification au premier euro	59
<i>Éléments transversaux au programme</i>	59
<i>Dépenses pluriannuelles</i>	60
<i>Justification par action</i>	61
01 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	61

<b>PROGRAMME 755 : Désendettement de l'État</b>	<b>63</b>
Présentation stratégique du projet annuel de performances	64
Présentation des crédits, des taxes affectées et des dépenses fiscales	65
Justification au premier euro	67
<i>Éléments transversaux au programme</i>	67
<i>Dépenses pluriannuelles</i>	68
<i>Justification par action</i>	69
01 – Désendettement de l'État	69

MISSION

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

---

## Présentation du compte

### TEXTES CONSTITUTIFS

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

### OBJET



## Présentation stratégique de la mission

### PRESENTATION STRATEGIQUE

Créé par la loi de finances pour 2006, le **compte d'affectation spéciale (CAS) « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers »** est composé des dépenses contribuant aux structures et aux dispositifs de la sécurité routière, à la modernisation de ses applications, au financement de certains équipements des collectivités territoriales et au désendettement de l'État. Les recettes du compte sont le produit des amendes perçues par la voie de systèmes automatisés de contrôle-sanction, à l'exception des fractions de ce produit affectées à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), au Fonds pour la modernisation et l'investissement en santé (FMIS, 26 M€), et nouvellement à l'agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI, 13 M€), afin d'accompagner la mise en œuvre de la loi 3DS, ainsi que les amendes issues de la police de circulation (minorées d'une fraction reversée au budget général, 45 M€). Le CAS participe ainsi pleinement à l'objectif gouvernemental de lutte contre l'insécurité routière et à la diminution de la mortalité et de l'accidentalité routières.

Le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) s'est réuni le 17 juillet 2023 avec l'objectif d'améliorer les dispositifs de prévention, d'éducation routière, de mieux sanctionner les conduites les plus irresponsables et d'accompagner les victimes.

A cet effet, sept axes majeurs, déclinés en 38 mesures, ont été retenus :

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

En 2023, la mortalité routière en France métropolitaine s'établit à 3 167 personnes tuées, un résultat inférieur à l'année 2019 (-2,4 %), année de référence avant pandémie. Celle-ci a favorisé le développement des modes de déplacement doux, et les automobilistes représentent désormais moins de la moitié des tués. Cependant en 2023, 2 214 personnes sont décédées dans un accident impliquant un véhicule de tourisme (70 % de la mortalité routière), dont 1 512 occupants de véhicules de tourisme (VT). Le facteur vitesse est relevé par les forces de l'ordre chez 31 % des présumés responsables en véhicule de tourisme, et 53 % des présumés responsables en motocyclette.

**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. Le parc de radars automatiques se stabilisera autour de 4 600 équipements d'ici la fin 2024.

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

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

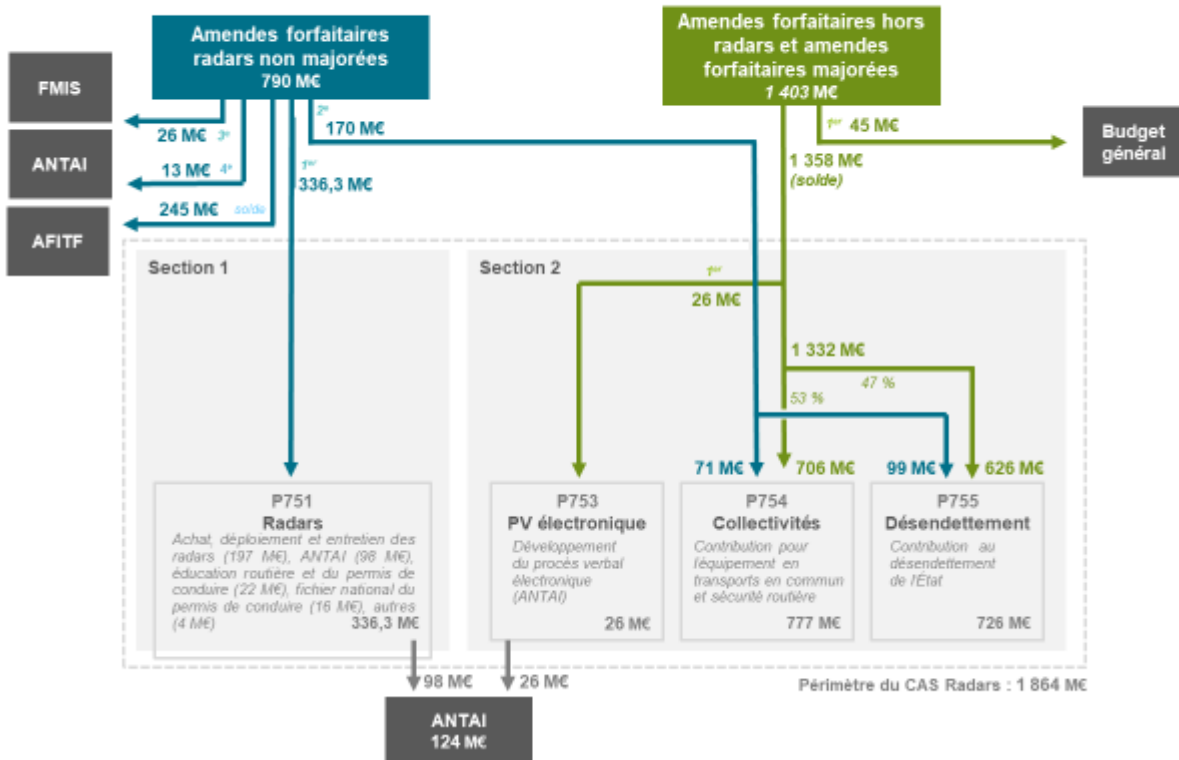
Fin 2023, 4 700 communes utilisaient ainsi une solution de verbalisation électronique, dont la quasi-totalité des villes de plus de 50 000 habitants. En 2023, les communes équipées du PVe ont généré 7,9 millions d'avis de contravention (ACO) initiaux contre 7,8 millions en 2022. L'application PVe permet la verbalisation non seulement de contraventions, mais également de certains délits routiers (ex : conduite sans assurance, conduite sans permis, conduite avec permis non adapté) ainsi que du délit forfaitisé d'usage de stupéfiants généralisé (depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2020).

De plus, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018 et en application de l'article 63 de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM), l'ANTAI a développé un nouveau système d'information et mis en place un conventionnement avec les collectivités qui se sont engagées dans la décentralisation du stationnement payant (« forfaits poststationnement ») : ce dispositif a permis à l'ANTAI d'envoyer plus de 13,4 millions d'avis de paiement en 2023, chiffre stable par rapport à 2022.

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

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

CAS « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers »  
PLF 2025



## Équilibre du compte et évaluation des recettes

### ÉQUILIBRE DU COMPTE

Section / Programme	Recettes	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Solde
Section : Contrôle automatisé	336 340 107 336 340 107 336 340 107	336 340 107 336 340 107 336 340 107	336 340 107 336 340 107 336 340 107	
751 - Structures et dispositifs de sécurité routière		336 340 107 336 340 107 336 340 107	336 340 107 336 340 107 336 340 107	
Section : Circulation et stationnement routiers	1 527 855 724 1 527 855 724 1 527 855 724	1 527 855 724 1 527 855 724 1 527 855 724	1 527 855 724 1 527 855 724 1 527 855 724	
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		776 777 533 776 777 533 776 777 533	776 777 533 776 777 533 776 777 533	
755 - Désendettement de l'État		724 878 191 724 878 191 724 878 191	724 878 191 724 878 191 724 878 191	
<b>Total</b>	<b>1 864 195 831</b> <b>1 864 195 831</b> <b>1 864 195 831</b>	<b>1 864 195 831</b> <b>1 864 195 831</b> <b>1 864 195 831</b>	<b>1 864 195 831</b> <b>1 864 195 831</b> <b>1 864 195 831</b>	

(+ : excédent ; - : charge)

## ÉVALUATION ET JUSTIFICATION DES RECETTES

Section / Ligne de recette	LFI 2024	Prévision 2025	Prévision 2026	Prévision 2027
Section : Contrôle automatisé	339 950 000	336 340 107	336 340 107	336 340 107
01 - Amendes perçues par la voie du système de contrôle-sanction automatisé	339 950 000	336 340 107	336 340 107	336 340 107
02 - Recettes diverses ou accidentelles	0	0	0	0
Section : Circulation et stationnement routiers	1 320 434 465	1 527 855 724	1 527 855 724	1 527 855 724
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	1 150 434 465	1 357 855 724	1 357 855 724	1 357 855 724
05 - Recettes diverses ou accidentelles	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>1 660 384 465</b>	<b>1 864 195 831</b>	<b>1 864 195 831</b>	<b>1 864 195 831</b>

## Récapitulation des crédits et des emplois

### RECAPITULATION DES CREDITS PAR PROGRAMME ET ACTION POUR 2024 ET 2025

Programme / Action / Sous-action <small>LFI 2024 PLF 2025</small>	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertures	Variation annuelle	FdC et AdP attendus	Ouvertures	Variation annuelle	FdC et AdP attendus
751 – Structures et dispositifs de sécurité routière	339 640 000 336 340 107	-0,97 %		339 640 000 336 340 107	-0,97 %	
01 – Dispositifs de contrôle	201 451 683 196 538 214	-2,44 %		201 451 683 196 538 214	-2,44 %	
02 – Centre national de traitement	89 501 893 98 301 893	+9,83 %		89 501 893 98 301 893	+9,83 %	
03 – Soutien au programme	6 086 424 3 800 000	-37,57 %		6 086 424 3 800 000	-37,57 %	
04 – Système d'information Education routière et permis de conduire	42 600 000 37 700 000	-11,50 %		42 600 000 37 700 000	-11,50 %	
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	666 844 266 776 777 533	+16,49 %		666 844 266 776 777 533	+16,49 %	
01 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	666 844 266 776 777 533	+16,49 %		666 844 266 776 777 533	+16,49 %	
755 – Désendettement de l'État	627 390 199 724 878 191	+15,54 %		627 390 199 724 878 191	+15,54 %	
01 – Désendettement de l'État	627 390 199 724 878 191	+15,54 %		627 390 199 724 878 191	+15,54 %	
<b>Totaux</b>	<b>1 660 074 465 1 864 195 831</b>	<b>+12,30 %</b>		<b>1 660 074 465 1 864 195 831</b>	<b>+12,30 %</b>	

## RECAPITULATION DES CREDITS PAR PROGRAMME ET TITRE POUR 2024, 2025, 2026 ET 2027

Programme / Titre <small>LFI 2024 PLF 2025 Prévision indicative 2026 Prévision indicative 2027</small>	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertures	Variation annuelle	FdC et AdP attendus	Ouvertures	Variation annuelle	FdC et AdP attendus
751 – Structures et dispositifs de sécurité routière	339 640 000 336 340 107 336 340 107 336 340 107	-0,97 %		339 640 000 336 340 107 336 340 107 336 340 107	-0,97 %	
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	264 890 000 261 590 107 261 590 107 261 590 107	-1,25 %		264 890 000 261 590 107 261 590 107 261 590 107	-1,25 %	
Titre 5 – Dépenses d'investissement	74 750 000 74 750 000 74 750 000 74 750 000			74 750 000 74 750 000 74 750 000 74 750 000		
753 – Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	26 200 000 26 200 000 26 200 000 26 200 000			26 200 000 26 200 000 26 200 000 26 200 000		
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	25 200 000 25 200 000 25 200 000 25 200 000			25 200 000 25 200 000 25 200 000 25 200 000		
Titre 5 – Dépenses d'investissement	1 000 000 1 000 000 1 000 000 1 000 000			1 000 000 1 000 000 1 000 000 1 000 000		
754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	666 844 266 776 777 533 776 777 533 776 777 533	+16,49 %		666 844 266 776 777 533 776 777 533 776 777 533	+16,49 %	
Titre 6 – Dépenses d'intervention	666 844 266 776 777 533 776 777 533 776 777 533	+16,49 %		666 844 266 776 777 533 776 777 533 776 777 533	+16,49 %	
755 – Désendettement de l'État	627 390 199 724 878 191 724 878 191 724 878 191	+15,54 %		627 390 199 724 878 191 724 878 191 724 878 191	+15,54 %	
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	627 390 199 724 878 191 724 878 191 724 878 191	+15,54 %		627 390 199 724 878 191 724 878 191 724 878 191	+15,54 %	
<b>Totaux</b>	<b>1 660 074 465</b> <b>1 864 195 831</b> <b>1 864 195 831</b> <b>1 864 195 831</b>	<b>+12,30 %</b>		<b>1 660 074 465</b> <b>1 864 195 831</b> <b>1 864 195 831</b> <b>1 864 195 831</b>	<b>+12,30 %</b>	

## ÉVOLUTION DEPUIS LE PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2024

Programme ou type de dépense	AE CP	2024			2025	
		PLF	LFI	LFR	LFI + LFR	PLF
751 – Structures et dispositifs de sécurité routière		339 640 000 339 640 000	339 640 000 339 640 000		339 640 000 339 640 000	336 340 107 336 340 107
Autres dépenses (Hors titre 2)		339 640 000 339 640 000	339 640 000 339 640 000		339 640 000 339 640 000	336 340 107 336 340 107
753 – Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers		26 200 000 26 200 000	26 200 000 26 200 000		26 200 000 26 200 000	26 200 000 26 200 000
Autres dépenses (Hors titre 2)		26 200 000 26 200 000	26 200 000 26 200 000		26 200 000 26 200 000	26 200 000 26 200 000
754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières		666 844 266 666 844 266	666 844 266 666 844 266		666 844 266 666 844 266	776 777 533 776 777 533
Autres dépenses (Hors titre 2)		666 844 266 666 844 266	666 844 266 666 844 266		666 844 266 666 844 266	776 777 533 776 777 533
755 – Désendettement de l'État		627 390 199 627 390 199	627 390 199 627 390 199		627 390 199 627 390 199	724 878 191 724 878 191
Autres dépenses (Hors titre 2)		627 390 199 627 390 199	627 390 199 627 390 199		627 390 199 627 390 199	724 878 191 724 878 191

## RECAPITULATION DES EMPLOIS PAR PROGRAMME

Programme	LFI 2024					PLF 2025				
	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			60	14	74			61	15	76
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>60</b>	<b>14</b>	<b>74</b>			<b>61</b>	<b>15</b>	<b>76</b>



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

---

MINISTRE CONCERNE : BRUNO RETAILLEAU, MINISTRE DE L'INTERIEUR

## 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.

En 2023, la mortalité routière en France métropolitaine s'établit à 3 167 personnes tuées, un résultat inférieur à l'année 2019 (-2,4 %), année de référence avant pandémie. Celle-ci a favorisé le développement des modes doux, et les occupants de véhicule de tourisme représentent désormais moins de la moitié des tués. Cependant en 2023, 2 214 personnes sont décédées dans un accident impliquant un véhicule de tourisme (70 % de la mortalité routière), dont 1 512 occupants de VT. Le facteur vitesse est relevé par les forces de l'ordre chez 31 % des présumés responsables en véhicule de tourisme, et 53 % des présumés responsables en motocyclette.

Pour répondre à cette tendance de l'accidentalité, le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 17 juillet 2023 a pour objectif à la fois d'améliorer les dispositifs de prévention, d'éducation routière, de mieux sanctionner les conduites les plus irresponsables et d'accompagner les victimes.

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

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

Le programme 751 est financé par une partie des recettes des amendes perçues par la voie du système de contrôle automatisé et versée à la première section du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers ».

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

- la délégation à la sécurité routière (DSR) ;
- l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) et son Centre national de traitement (CNT), lieu de production des avis de contravention ;
- le Centre automatisé de constatation des infractions routières (CACIR), qui procède à la vérification de l'identification des véhicules et constate l'infraction ;

- le Centre d'encaissement des amendes (CEA) et la Trésorerie du contrôle automatisé (TCA) de la direction générale des finances publiques.

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

Dans ce cadre rénové, le parc de radars automatiques dont le taux de disponibilité est désormais proche de la cible de 93 % se stabilisera tout au long de l'année 2024 autour de 4160 radars opérationnels et visibles fin 2025.

L'ANTAI poursuivra en 2025 la sécurisation et la modernisation de ses chaînes de traitement des infractions et son adaptation à de nouvelles natures d'infraction ou à de nouveaux équipements afin de lui permettre de répondre de manière efficace et réactive aux nouveaux besoins de l'État et des collectivités publiques.

A ce titre, après la mise en place de l'amende forfaitaire délictuelle (AFD) pour trois délits routiers et pour sept délits non routiers, notamment, sur l'usage illicite de stupéfiants, l'Agence poursuivra l'accompagnement de la montée en charge de la forfaitisation des 75 délits prévue par la Loi d'Orientation et de Programmation du Ministère de l'Intérieur (LOPMI) du 24 janvier 2023. A ce titre, l'expérimentation de quatre nouvelles AFD issues de la LOPMI (port d'arme de catégorie D, entrave à la circulation, entrée sur une aire de jeu d'enceinte sportive troublant le déroulement de la compétition ou portant atteinte à la sécurité des personnes ou des biens, introduction de boisson alcoolisée dans une enceinte sportive lors d'une manifestation sportive) a été lancée le 17 avril 2024 dans la perspective des jeux olympiques.

L'Agence poursuivra également le déploiement progressif des premiers dispositifs de contrôle automatisé prévus par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) et notamment des premières verbalisations pour le contrôle des nuisances sonores et pour les voies réservées ainsi que de la mise en service du contrôle automatisé dans les grandes métropoles ayant instauré une ZFE-m, dispositifs pour lesquels le ministère en charge des transports est chef de file.

Parallèlement, l'innovation sera toujours au cœur de l'enrichissement de l'offre de services fournie par l'ANTAI au profit de ses partenaires et favorisera l'élargissement de la politique de dématérialisation et de simplification des services rendus à l'usager et aux partenaires 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 CNT6) s'articule autour de quatre axes de modernisation, d'innovation et d'efficacité :

- la poursuite de la sécurisation du système d'information et la modernisation de ses chaînes de traitement pour permettre une meilleure évolutivité des fonctionnalités et la réduction du risque de survenance d'anomalies ;
- le développement de l'offre de services afin d'accompagner les pouvoirs publics dans la mise en œuvre de leurs politiques publiques en particulier la création de plusieurs nouvelles AFD prévues par la LOPMI, la prise en compte le paiement immédiat des AFD et l'intégration dans la chaîne contraventionnelle des infractions issues de la LOM ;
- l'appropriation de technologie ou de techniques innovantes, comme l'extension de l'usage de l'intelligence artificielle pour améliorer les performances du contrôle automatisé et du recours à la datascience pour développer des outils de lutte contre la fraude ;
- l'amélioration de l'expérience usagers et utilisateurs à travers principalement du développement de la dématérialisation et de l'amélioration des interfaces, dans un souci à la fois de meilleure ergonomie (approche « UX-Design ») et de prise en compte des différentes formes de handicap en application du référentiel général d'amélioration de l'accessibilité (RGAA).

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

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

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

Les crédits du programme 751 ont permis de financer, outre l'abandon en novembre 2023 de l'ancien système d'information du permis de conduire au profit d'un système d'information réformé et modernisé, plusieurs téléservices au profit des usagers dans la continuité de l'amélioration des téléprocédures de demande de permis de conduire ouvertes en 2018 et le déploiement du site internet « MesPointsPermis » réalisé en 2023. Pour 2025, il est prévu de généraliser le « livret numérique » qui permet de suivre les candidats au permis de conduire au sein des auto-écoles.

---

## RECAPITULATION DES OBJECTIFS ET DES INDICATEURS DE PERFORMANCE

---

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

INDICATEUR 1.1 : Évolution des vitesses moyennes

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

INDICATEUR 1.3 : Disponibilité des radars

## Objectifs et indicateurs de performance

### OBJECTIF

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

### INDICATEUR

#### 1.1 – Évolution des vitesses moyennes

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2022	2023	2024 (Cible PAP 2024)	2025 (Cible)	2026 (Cible)	2027 (Cible)
Évolution des vitesses moyennes	km/h	77	76,1	en baisse	en baisse	en baisse	en baisse

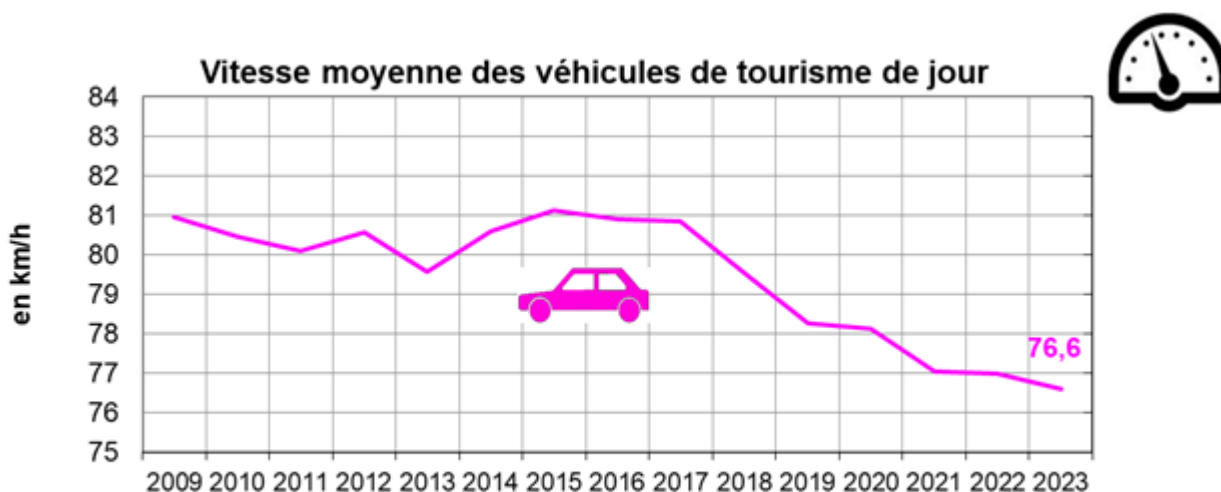
#### Précisions méthodologiques

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

Mode de calcul : l'ONISR fait réaliser des mesures de vitesse sur un panel de 135 points situés sur les différents réseaux routiers (autoroutes, routes hors agglomérations, voies urbaines) de France métropolitaine. 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, le recueil des vitesses est automatisé et enregistré par des appareils de mesure de type radar qui restent posés une semaine au moins en bord de voie, ce qui permet d'obtenir des données beaucoup plus représentatives.

#### JUSTIFICATION DES CIBLES

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



L'année 2023 est marquée par une nouvelle baisse des vitesses moyennes pratiquées sur l'ensemble des réseaux par les véhicules de tourisme (VT) de jour, à l'exception des autoroutes de liaison, des routes à 2x2 voies et des entrées et sorties d'agglomération moyenne.

Les taux de dépassement de la VMA les plus hauts de jour comme de nuit concernent les routes en traversée de petite agglomération et les entrées et sorties d'agglomération moyenne, limitées à 50 km/h.

Sur les routes bidirectionnelles hors agglomération, concernées pour certaines par un relèvement de la VMA à 90 km/h, la baisse est de -0,2 km/h de jour et -0,6 km/h de nuit. La moyenne des vitesses est plus haute de nuit sur l'ensemble des réseaux.

On observe notamment une part beaucoup plus importante d'excès de vitesse par rapport aux périodes de jour.

En 2023, 3 398 personnes ont perdu la vie sur les routes de France (-4,3 % comparativement à 2022), dont 3 167 en France métropolitaine (-3,1 %) et 231 en Outre-mer (-18,4 %). En outre, on estime à 235 000 le nombre de blessés, dont 16 000 graves (6,8 %).

Selon les informations relatives à la responsabilité présumée dans les accidents mortels dans le fichier BAAC, une vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances est présente en 2023 dans 28 % des accidents mortels (causes multiples). Cette proportion est plus élevée que la moyenne chez les conducteurs de deux-roues motorisés (53 %).

Le facteur « vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances » intervient plus souvent que la moyenne sur les routes limitées à 70 km/h (34 %). Il est moins présent sur les réseaux limités à 50 km/h (28 %) et 130 km/h (20 %).

## INDICATEUR

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2022	2023	2024 (Cible PAP 2024)	2025 (Cible)	2026 (Cible)	2027 (Cible)
Pourcentage relatif aux seules immatriculations françaises	%	72,6	75,3	75	75	75	75
Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères	%	69,5	67,5	75	70	70	70

#### 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 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 2023, le centre national de traitement (CNT) en matière de contrôle automatisé a connu une activité soutenue en dépit d'une légère baisse de dossiers d'infraction émis. L'évolution de l'activité s'est traduite comme suit :

- -3,7 % de dossiers d'infraction (DIF) émis (24,6 millions en 2023) par rapport à 2022 ;
- +1,8 % d'avis de contraventions (ACO) initiaux envoyés (16,8 millions en 2023) par rapport à 2022.

Le ratio avis de contravention/dossiers d'infraction (ACO/DIF) pour les immatriculations françaises est de 75,3 % en 2023, soit une hausse de 2,7 points par rapport à 2022 (72,6 %) et est conforme à la cible de 75 %.

S'agissant du ratio ACO/DIF pour les immatriculations étrangères, il est en baisse de 2 points par rapport à 2022 (67,5 % au lieu de 69,5 %). Cette baisse s'explique par des dysfonctionnements techniques dans les échanges avec plusieurs pays partenaires (données manquantes) qui sont à présent résolus. Les infractions n'ayant pu être traitées en 2023 seront reprises en 2024. La cible de ce sous-indicateur est revue à 70 % à compter de 2025.

## INDICATEUR

### 1.3 – Disponibilité des radars

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2022	2023	2024 (Cible PAP 2024)	2025 (Cible)	2026 (Cible)	2027 (Cible)
Taux de disponibilité des radars	%	87,27	90,59	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 2023 et 2024 le taux moyen de disponibilité des radars a été et sera inférieur à la prévision initiale de 93 % en raison respectivement de la vague de vandalisme liée à la réforme des retraites pour 2023 et à la vague de vandalisme générée par le mouvement des agricultures début 2024. Néanmoins, les réparations opérées et le renouvellement des radars laissent augurer un retour à la cible nominale de 93 % à court terme.

Pour 2025 et les années suivantes, la cible de disponibilité des radars reste fixée à 93 %.

## Présentation des crédits, des taxes affectées et des dépenses fiscales

### PRESENTATION DES CREDITS PAR ACTION ET TITRE POUR 2024 ET 2025

#### AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Action / Sous-action	LFI 2024 PLF 2025	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Total	FdC et AdP attendus
01 – Dispositifs de contrôle		155 151 683 150 238 214	46 300 000 46 300 000	201 451 683 196 538 214	0 0
02 – Centre national de traitement		74 501 893 83 301 893	15 000 000 15 000 000	89 501 893 98 301 893	0 0
03 – Soutien au programme		6 086 424 3 800 000	0 0	6 086 424 3 800 000	0 0
04 – Système d'information Education routière et permis de conduire		29 150 000 24 250 000	13 450 000 13 450 000	42 600 000 37 700 000	0 0
<b>Totaux</b>		<b>264 890 000 261 590 107</b>	<b>74 750 000 74 750 000</b>	<b>339 640 000 336 340 107</b>	<b>0 0</b>

#### CREDITS DE PAIEMENTS

Action / Sous-action	LFI 2024 PLF 2025	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Total	FdC et AdP attendus
01 – Dispositifs de contrôle		155 151 683 150 238 214	46 300 000 46 300 000	201 451 683 196 538 214	0 0
02 – Centre national de traitement		74 501 893 83 301 893	15 000 000 15 000 000	89 501 893 98 301 893	0 0
03 – Soutien au programme		6 086 424 3 800 000	0 0	6 086 424 3 800 000	0 0
04 – Système d'information Education routière et permis de conduire		29 150 000 24 250 000	13 450 000 13 450 000	42 600 000 37 700 000	0 0
<b>Totaux</b>		<b>264 890 000 261 590 107</b>	<b>74 750 000 74 750 000</b>	<b>339 640 000 336 340 107</b>	<b>0 0</b>



## PRESENTATION DES CREDITS PAR TITRE POUR 2024, 2025, 2026 ET 2027

Titre	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
	LFI 2024 PLF 2025 Prévision indicative 2026 Prévision indicative 2027			
3 - Dépenses de fonctionnement	264 890 000 261 590 107 261 590 107 261 590 107		264 890 000 261 590 107 261 590 107 261 590 107	
5 - Dépenses d'investissement	74 750 000 74 750 000 74 750 000 74 750 000		74 750 000 74 750 000 74 750 000 74 750 000	
<b>Totaux</b>	<b>339 640 000</b> <b>336 340 107</b> <b>336 340 107</b> <b>336 340 107</b>		<b>339 640 000</b> <b>336 340 107</b> <b>336 340 107</b> <b>336 340 107</b>	

## PRESENTATION DES CREDITS PAR TITRE ET CATEGORIE POUR 2024 ET 2025

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
	LFI 2024 PLF 2025			
3 – Dépenses de fonctionnement	264 890 000 261 590 107		264 890 000 261 590 107	
31 – Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	190 388 107 178 288 214		190 388 107 178 288 214	
32 – Subventions pour charges de service public	74 501 893 83 301 893		74 501 893 83 301 893	
5 – Dépenses d'investissement	74 750 000 74 750 000		74 750 000 74 750 000	
51 – Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	59 750 000 59 750 000		59 750 000 59 750 000	
53 – Subventions pour charges d'investissement	15 000 000 15 000 000		15 000 000 15 000 000	
<b>Totaux</b>	<b>339 640 000</b> <b>336 340 107</b>		<b>339 640 000</b> <b>336 340 107</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	196 538 214	196 538 214	0	196 538 214	196 538 214
02 – Centre national de traitement	0	98 301 893	98 301 893	0	98 301 893	98 301 893
03 – Soutien au programme	0	3 800 000	3 800 000	0	3 800 000	3 800 000
04 – Système d'information Education routière et permis de conduire	0	37 700 000	37 700 000	0	37 700 000	37 700 000
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>336 340 107</b>	<b>336 340 107</b>	<b>0</b>	<b>336 340 107</b>	<b>336 340 107</b>

## Dépenses pluriannuelles

### ÉCHEANCIER DES CREDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

#### ESTIMATION DES RESTES A PAYER AU 31/12/2024

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2023 (RAP 2023)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2023 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2023	AE (LFI + LFR + Décret d'avance + Décret d'annulation) 2024 + Reports 2023 vers 2024 + Prévission de FdC et AdP	CP (LFI + LFR + Décret d'avance + Décret d'annulation) 2024 + Reports 2023 vers 2024 + Prévission de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2024
164 069 592	0	339 722 381	342 793 556	187 977 398

#### ÉCHEANCIER DES CP A OUVRIR

AE	CP 2025	CP 2026	CP 2027	CP au-delà de 2027
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2024 187 977 398	CP demandés sur AE antérieures à 2025 CP PLF CP FdC et AdP 65 000 000 0	Estimation des CP 2026 sur AE antérieures à 2025 44 000 000	Estimation des CP 2027 sur AE antérieures à 2025 32 000 000	Estimation des CP au-delà de 2027 sur AE antérieures à 2025 46 977 398
AE nouvelles pour 2025 AE PLF AE FdC et AdP 336 340 107 0	CP demandés sur AE nouvelles en 2025 CP PLF CP FdC et AdP 271 340 107 0	Estimation des CP 2026 sur AE nouvelles en 2025 32 000 000	Estimation des CP 2027 sur AE nouvelles en 2025 18 000 000	Estimation des CP au-delà de 2027 sur AE nouvelles en 2025 15 000 000
<b>Totaux</b>	<b>336 340 107</b>	<b>76 000 000</b>	<b>50 000 000</b>	<b>61 977 398</b>

#### CLES D'OUVERTURE DES CREDITS DE PAIEMENT SUR AE 2025

CP 2025 demandés sur AE nouvelles en 2025 / AE 2025	CP 2026 sur AE nouvelles en 2025 / AE 2025	CP 2027 sur AE nouvelles en 2025 / AE 2025	CP au-delà de 2027 sur AE nouvelles en 2025 / AE 2025
80,67 %	9,51 %	5,35 %	4,46 %

## Justification par action

### **ACTION (58,4 %)**

#### 01 – Dispositifs de contrôle

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	FdC et Adp attendus (AE)	FdC et Adp attendus (CP)
<b>Hors titre 2</b>	<b>196 538 214</b>	<b>196 538 214</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Dépenses de fonctionnement	150 238 214	150 238 214	0	0
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	150 238 214	150 238 214	0	0
Dépenses d'investissement	46 300 000	46 300 000	0	0
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	46 300 000	46 300 000	0	0
<b>Total</b>	<b>196 538 214</b>	<b>196 538 214</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

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

Conformément aux orientations fixées par Monsieur le Ministre de l'Intérieur en début 2023, le parc de radar se stabilise. Il se situe autour de 4000 radars opérationnels et visibles, et entre 4600 et 4800 radars en parc technique global qui lui évolue en fonction de l'optimisation de la maintenance.

L'objectif est de pouvoir maintenir et augmenter l'efficacité du dispositif, et en premier lieu les effets de pédagogie et de dissuasion pour le respect des vitesses et des franchissements, à parc constant, en jouant sur les leviers d'incertitude.

En particulier, seront utilisées les capacités des radars temporaires à être installés rapidement et sécuriser des itinéraires par alternats.

Le total cible des équipements opérationnels et visibles sera de **4160 matériels** :

- 300 radars fixes d'anciennes générations (dispositifs de contrôle du respect des vitesses limites autorisées). Ces matériels sont progressivement remplacés ;
- 700 radars discriminants (radars fixes permettant de distinguer les vitesses des véhicules légers de celle des poids lourds) ;
- 30 radars vitesse moyenne, aussi appelés radars tronçons (radars permettant de mesurer la vitesse moyenne d'un véhicule sur un tronçon de route de plusieurs kilomètres) ; Ces matériels, obsolètes, sont remplacés par les autres technologies. Un matériel de remplacement est en cours de conception ;
- 300 radars feux rouges d'ancienne génération et 30 radars passages à niveau (radars permettant de sanctionner les franchissements illicites de passages à niveau). Ce parc est en décroissance régulière et sera abandonné et remplacé – avec un ré-analyse du risque –, au profit de radars multi-fonctions, essentiellement urbains ;
- 500 radars urbains actifs (contrôlant la vitesse et/ou le franchissement) ;
- 1500 radars tourelles actifs (contrôlant la vitesse ou le franchissement), qui représente le parc le plus important ;
- 550 radars autonomes de chantiers opérationnels (radars semi-fixes destinés à assurer un contrôle des vitesses dans les zones de chantier ou de danger temporaire et déplaçables) ;
- 800 itinéraires, pour un total de 12000 kms, dont 2000 emplacements de radars autonomes ;
- 100 radars mobiles « embarqués/débarqués » seront opérationnels (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).

- 150 voitures radars sont opérationnelles sur l'ensemble de la métropole (sauf la Corse et l'Île-de-France) avec une conduite externalisée
- Enfin, selon les capacités technologiques et l'homologation nécessaire, de nouvelles infractions pourront être déployées, sur plusieurs centaines d'équipements (inter-distance, non respect du port de ceinture, téléphone tenu en main).

S'agissant des zones urbaines, les collectivités seront soit couvertes par des radars urbains exposés ci-dessus, soit par des radars « collectivités » (possibilités offertes par la loi 3DS de 2022).

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

La dotation prévue pour 2025 doit permettre de financer les dépenses liées :

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

## CONTRIBUTION AU PLAN DE RELANCE

---

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

Ce poste permet d'assurer :

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

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

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

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

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

S'agissant du radar urbain, l'année 2024 aura permis la mise en service effective des matériels, et le début du déploiement. La cible à atteindre reste toutefois dépendante des choix à venir des collectivités territoriales conformément aux possibilités offertes par la loi 3DS. Pour ceci, un marché spécifique est en cours de passation, durant 2024 et devrait aboutir courant 2025.

Le parc de radars autonomes sera stabilisé à 550 équipements actifs fin 2025, ou complété par de nouveaux modèles. Ces matériels subissent de fortes dégradations, les quantités produites peuvent servir à remplacer des radars détruits (jusqu'à une centaine par an).

S'agissant des voitures radars à conduite externalisée, l'année 2024 sera celle de la généralisation à toute la métropole (avec les régions restants Provence-Alpes-Côte d'Azur, Auvergne-Rhône-Alpes, Occitanie), sauf l'Île-de-France, et la Corse, pour des systèmes opérationnels en 2025.

Le développement du système d'information sera poursuivi en 2024 afin de permettre l'optimisation des multiples déplacements des radars déplaçables et d'optimiser la définition des missions des voitures radars à conduite externalisée.

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

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

### 3. Pilotage du déploiement et du maintien en condition opérationnelle (50,53 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	0,70	0,70
<b>Pilotage</b>	<b>55,44</b>	<b>55,44</b>

**ACTION (29,2 %)****02 – Centre national de traitement**

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	FdC et Adp attendus (AE)	FdC et Adp attendus (CP)
<b>Hors titre 2</b>	<b>98 301 893</b>	<b>98 301 893</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Dépenses de fonctionnement	83 301 893	83 301 893	0	0
Subventions pour charges de service public	83 301 893	83 301 893	0	0
Dépenses d'investissement	15 000 000	15 000 000	0	0
Subventions pour charges d'investissement	15 000 000	15 000 000	0	0
<b>Total</b>	<b>98 301 893</b>	<b>98 301 893</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

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

**CONTRIBUTION AU PLAN DE RELANCE**

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 2025, le programme 751 prévoit d'allouer à l'ANTAI une dotation globale de 98,3 M€.

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

La subvention pour charges de service public s'élève à 83,3 M€, elle permettra à l'ANTAI de couvrir les charges liées :

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

Cette subvention pour charges de service public progresse de 8,8 M€ par rapport à 2024.

La subvention pour charges d'investissement de 15 M€ permettra à l'ANTAI d'assurer la maintenance évolutive de ses applications informatiques afin d'y intégrer de nouvelles fonctions ou d'en améliorer le fonctionnement.



**ACTION (1,1 %)****03 – Soutien au programme**

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	FdC et Adp attendus (AE)	FdC et Adp attendus (CP)
<b>Hors titre 2</b>	<b>3 800 000</b>	<b>3 800 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Dépenses de fonctionnement	3 800 000	3 800 000	0	0
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	3 800 000	3 800 000	0	0
<b>Total</b>	<b>3 800 000</b>	<b>3 800 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

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

**CONTRIBUTION AU PLAN DE RELANCE**

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

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

2. Communication (0,4 M€ en AE et en CP)

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

**ACTION (11,2 %)****04 – Système d'information Education routière et permis de conduire**

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	FdC et Adp attendus (AE)	FdC et Adp attendus (CP)
<b>Hors titre 2</b>	<b>37 700 000</b>	<b>37 700 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Dépenses de fonctionnement	24 250 000	24 250 000	0	0
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	24 250 000	24 250 000	0	0
Dépenses d'investissement	13 450 000	13 450 000	0	0
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	13 450 000	13 450 000	0	0
<b>Total</b>	<b>37 700 000</b>	<b>37 700 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

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

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

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

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

En 2025, les crédits de cette action ont pour objet de financer :

- l'édition et l'affranchissement des courriers destinés aux conducteurs, titulaires du permis de conduire français, dans des conditions comparables à la situation actuelle ;
- les dépenses liées à la mise en œuvre de la dématérialisation des duplicatas des décisions portant injonction de suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière, ou l'invalidation du permis de conduire ;
- les dépenses de fonctionnement liées à la maintenance de l'application SNPC ;
- les dépenses de modernisation de l'ensemble de l'écosystème de l'éducation routière et du permis de conduire.

## CONTRIBUTION AU PLAN DE RELANCE

---

### 1) Lettres de retrait et de restitution de points (16 M€ en AE et en CP)

Le montant des dépenses destinées à l'éditique (matérielle ou numérique) et à l'affranchissement des lettres de retrait et de restitution de points est évalué à 16 M€ pour 2025. Ces dépenses seront exécutées sur le titre 3.

Les besoins 2025 se fondent sur la nécessité d'éditer et d'expédier par voie postale ou dématérialisée **XX** millions de lettres, soit **XX** millions de lettres de retrait de points et **XX** millions de lettres de restitution de points. Cette prévision prend en compte le parc de radars déployés sur le territoire national et le nombre d'infractions constatées.

Cette volumétrie a été impactée par la mise en œuvre du décret n° 2023-1150 du 6 décembre 2023 portant suppression de la réduction d'un point du permis de conduire pour les excès de vitesse inférieurs à 5 kilomètres par heure.

Fonctionnement du bureau national des droits à conduire :

Au titre de 2025, il est prévu de consacrer 0,1 M€ en AE et CP aux dépenses de fonctionnement du bureau national des droits à conduire. Ces dépenses, destinées notamment à la numérisation des preuves de notification des courriers d'invalidation du permis de conduire pour solde nul de points, ou des injonctions de suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière, ainsi que la destruction des courriers non distribués, seront exécutées sur le titre 3.

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

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

programme est indispensable pour disposer d'un système à l'état de l'art, plus évolutif et apte à répondre aux nouveaux enjeux de sécurité routière.

Enfin, et dans l'attente de l'achèvement de la refonte du SI ERPC, les crédits permettront également de financer les dépenses de maintenance courante et évolutive du système national du permis de conduire (SNPC) : automatisation de certaines procédures, permis dématérialisé, mise en œuvre des accès au système national des permis de conduire prévus par le code de la route (les magistrats, les employeurs de transport public de marchandises et de voyageurs...).

La modernisation et le fonctionnement de l'écosystème de l'éducation routière et du permis de conduire, regroupant à la fois le SNPC, mais également RDVpermis dédié à la gestion des examens..) nécessitent en 2025 les dépenses suivantes :

- Dépenses de tierce maintenance applicative : 1,7 M€ en AE et en CP ;
- Dépenses de maintien en condition opérationnelle et d'hébergement : 2,55 M€ en AE et en CP ;
- Dépenses de conduite du projet d'évolution : 4 M€ en AE et en CP ;
- Dépenses de mise en œuvre du projet d'évolution : 13,45 M€ en AE et en CP. Ces dépenses portent sur la modernisation du SI du permis de conduire et notamment le déploiement progressif du dispositif Rdvpermis (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

### RECAPITULATION DES CREDITS ALLOUES PAR LE PROGRAMME AUX OPERATEURS

Opérateur financé (Programme chef de file) Nature de la dépense	LFI 2024		PLF 2025	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>ANTAI - Agence nationale de traitement automatisé des infractions (P753)</b>	<b>89 501 893</b>	<b>89 501 893</b>	<b>98 301 893</b>	<b>98 301 893</b>
Subvention pour charges de service public	74 501 893	74 501 893	83 301 893	83 301 893
Subvention pour charges d'investissement	15 000 000	15 000 000	15 000 000	15 000 000
<b>Total</b>	<b>89 501 893</b>	<b>89 501 893</b>	<b>98 301 893</b>	<b>98 301 893</b>
Total des subventions pour charges de service public	74 501 893	74 501 893	83 301 893	83 301 893
Total des subventions pour charges d'investissement	15 000 000	15 000 000	15 000 000	15 000 000

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

#### SCHEMA D'EMPLOIS ET PLAFOND DES AUTORISATIONS D'EMPLOIS DES OPERATEURS DE L'ÉTAT

	ETPT
Emplois sous plafond 2024	
Extension en année pleine du schéma d'emplois de la LFI 2024	
Impact du schéma d'emplois 2025	
Solde des transferts T2/T3	
Solde des transferts internes	
Solde des mesures de périmètre	
Corrections techniques	
Abattements techniques	
<b>Emplois sous plafond PLF 2025</b>	
<b>Rappel du schéma d'emplois 2025 en ETP</b>	

PROGRAMME 753

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

---

MINISTRE CONCERNE : BRUNO RETAILLEAU, MINISTRE DE L'INTERIEUR

## 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 2023, 4 700 communes utilisaient ainsi une solution de verbalisation électronique, dont la quasi-totalité des villes de plus de 50 000 habitants. En 2023, les communes équipées du PVe ont généré 7,9 millions d'avis de contravention (ACO) initiaux contre 7,8 millions en 2022.

Au total, 13,4 millions d'ACO initiaux PVe – y compris les ACO de non désignations mais hors délits forfaitisés - ont été envoyés en 2023 (forces de sécurité intérieure, collectivités territoriales et autres services), chiffre stable par rapport à 2022.

Depuis novembre 2018, l'application PVe permet la verbalisation non plus seulement de contraventions mais également de certains délits routiers (conduite sans assurance, conduite sans permis, conduite avec permis non adapté). Cette application permet également la verbalisation de sept autres délits non routiers, généralisés sur le territoire ou à titre expérimental, et notamment, du délit forfaitisé d'usage de stupéfiants généralisé depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2020, ainsi que les délits forfaitisés issus de la LOPMI. En 2023, l'ANTAI a ainsi procédé à l'envoi de près de 360 000 amendes forfaitaires délictuelles (AFD) soit +24,5 % par rapport à 2022.

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'usager 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 2024, 622 collectivités avaient renouvelé la convention passée avec l'ANTAI et plus 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 24 collectivités qui ont mis en place le FPS minoré avec l'ANTAI. A ce titre, l'Agence a envoyé plus de 13,6 millions d'avis de paiement en 2023, en hausse de 6,6 % par rapport à 2022 en raison d'un niveau d'activité très soutenu du en particulier à la mise en place du tarif minoré par huit nouvelles collectivités en 2023 ainsi que l'intégration des véhicules deux-roues dans le dispositif dans certaines communes importantes, notamment à Paris depuis septembre 2022. Les 2 % de collectivités restant ont décidé d'assurer par elles-mêmes ou par l'intermédiaire d'un prestataire privé la notification des avis de paiement de FPS. L'ANTAI intervient alors pour émettre les titres exécutoires et traiter les FPS majorés.

Enfin, le recours aux services en ligne a continué à progresser : le taux de contestations effectuées de manière dématérialisée pour le PVe contraventionnel est de 74,5 % en 2023, soit une hausse de 3,9 points par rapport à 2022.

Le taux de recours à un canal de télépaiement – hors stationnement payant – atteint 81 % en 2023, en hausse de 1,3 point par rapport à 2022.

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 délégation 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.

## RECAPITULATION DES OBJECTIFS ET DES INDICATEURS DE PERFORMANCE

---

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

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

## Objectifs et indicateurs de performance

### OBJECTIF

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

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

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

### INDICATEUR

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2022	2023	2024 (Cible PAP 2024)	2025 (Cible)	2026 (Cible)	2027 (Cible)
Taux de transformation des infractions relevées par les dispositifs de verbalisation électronique de l'Etat en avis de contravention	%	96,93	97,7	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 contravention envoyés au cours de l'année considérée à l'encontre des contrevenants propriétaires d'un véhicule immatriculé en France, Belgique ou Suisse lorsqu'il n'y a 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 des contrevenants propriétaires d'un véhicule immatriculé en France, Belgique ou Suisse lorsqu'il n'y a 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 2023, les services de l'État ont relevé près de 5,1 millions d'infractions (DIF), un nombre inférieur par rapport à 2022 (5,5 millions), générant un peu plus de 4,8 millions d'avis de contravention (ACO) initiaux, soit une baisse de 6,9 % par rapport à 2022. Les infractions liées aux Covid-19 anciennement comprises dans le groupe « infractions diverses » ne sont plus verbalisées depuis le 30 juillet 2022.

Le ratio ACO/DIF du PVe pour les services de l'État (97,7 %) est supérieur à la cible de 96 %. Ce ratio est supérieur de 0,8 point au ratio de 2022.

Depuis fin 2017, les outils de verbalisation ont été remplacés progressivement par des équipements plus performants dans le cadre du projet de mobilité NEO (nouvel équipement opérationnel) visant à mettre à disposition des policiers et des gendarmes des terminaux connectés (smartphones et tablettes) pour accéder aux applications métiers et aux fichiers de la sécurité intérieure. Ces nouveaux dispositifs multi-applicatifs intègrent le



logiciel PVe en lieu et place des anciens PDA et favorisent l'exécution du service en tout temps et en tout lieu, en offrant plus de mobilité aux agents et davantage de proximité avec les citoyens. Fin décembre 2023, on comptait 111 237 terminaux NEO opérationnels et utilisant l'application PVe (ayant adressé au moins un message d'infraction en 2023).

## Présentation des crédits, des taxes affectées et des dépenses fiscales

### PRESENTATION DES CREDITS PAR ACTION ET TITRE POUR 2024 ET 2025

#### AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Action / Sous-action	LFI 2024 PLF 2025	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Total	FdC et AdP attendus
01 – Déploiement du procès-verbal électronique		25 200 000 25 200 000	1 000 000 1 000 000	26 200 000 26 200 000	0 0
<b>Totaux</b>		<b>25 200 000</b> <b>25 200 000</b>	<b>1 000 000</b> <b>1 000 000</b>	<b>26 200 000</b> <b>26 200 000</b>	<b>0</b> <b>0</b>

#### CREDITS DE PAIEMENTS

Action / Sous-action	LFI 2024 PLF 2025	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Total	FdC et AdP attendus
01 – Déploiement du procès-verbal électronique		25 200 000 25 200 000	1 000 000 1 000 000	26 200 000 26 200 000	0 0
<b>Totaux</b>		<b>25 200 000</b> <b>25 200 000</b>	<b>1 000 000</b> <b>1 000 000</b>	<b>26 200 000</b> <b>26 200 000</b>	<b>0</b> <b>0</b>

### PRESENTATION DES CREDITS PAR TITRE POUR 2024, 2025, 2026 ET 2027

Titre	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
3 - Dépenses de fonctionnement	25 200 000		25 200 000	
	25 200 000		25 200 000	
	25 200 000		25 200 000	
	25 200 000		25 200 000	
5 - Dépenses d'investissement	1 000 000		1 000 000	
	1 000 000		1 000 000	
	1 000 000		1 000 000	
	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>	

## PRESENTATION DES CREDITS PAR TITRE ET CATEGORIE POUR 2024 ET 2025

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
LFI 2024 PLF 2025 3 – Dépenses de fonctionnement	25 200 000 25 200 000		25 200 000 25 200 000	
32 – Subventions pour charges de service public	25 200 000 25 200 000		25 200 000 25 200 000	
5 – Dépenses d'investissement	1 000 000 1 000 000		1 000 000 1 000 000	
53 – Subventions pour charges d'investissement	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>

#### ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DU PROGRAMME

#### TRANSFERTS EN ETPT

	Prog Source / Cible	ETPT ministériels	ETPT hors État
Transferts entrants			+1,00
Transfert d'un emploi numérique à l'agence nationale de traitement automatisé des infractions	216 ►		+1,00
Transferts sortants			

Cet emploi supplémentaire est dédié à la fonction numérique de l'ANTAI (cf. partie Opérateurs).

## Dépenses pluriannuelles

### ÉCHEANCIER DES CREDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

#### ESTIMATION DES RESTES A PAYER AU 31/12/2024

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2023 (RAP 2023)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2023 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2023	AE (LFI + LFR + Décret d'avance + Décret d'annulation) 2024 + Reports 2023 vers 2024 + Prévvision de FdC et AdP	CP (LFI + LFR + Décret d'avance + Décret d'annulation) 2024 + Reports 2023 vers 2024 + Prévvision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2024
0	0	26 200 000	26 200 000	0

#### ÉCHEANCIER DES CP A OUVRIR

AE	CP 2025	CP 2026	CP 2027	CP au-delà de 2027
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2024	CP demandés sur AE antérieures à 2025 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2026 sur AE antérieures à 2025	Estimation des CP 2027 sur AE antérieures à 2025	Estimation des CP au-delà de 2027 sur AE antérieures à 2025
0	0 0	0	0	0
AE nouvelles pour 2025 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2025 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2026 sur AE nouvelles en 2025	Estimation des CP 2027 sur AE nouvelles en 2025	Estimation des CP au-delà de 2027 sur AE nouvelles en 2025
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>

#### CLES D'OUVERTURE DES CREDITS DE PAIEMENT SUR AE 2025

CP 2025 demandés sur AE nouvelles en 2025 / AE 2025	CP 2026 sur AE nouvelles en 2025 / AE 2025	CP 2027 sur AE nouvelles en 2025 / AE 2025	CP au-delà de 2027 sur AE nouvelles en 2025 / AE 2025
100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %

*Justification par action***ACTION (100,0 %)****01 – Déploiement du procès-verbal électronique**

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	FdC et Adp attendus (AE)	FdC et Adp attendus (CP)
<b>Hors titre 2</b>	<b>26 200 000</b>	<b>26 200 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Dépenses de fonctionnement	25 200 000	25 200 000	0	0
Subventions pour charges de service public	25 200 000	25 200 000	0	0
Dépenses d'investissement	1 000 000	1 000 000	0	0
Subventions pour charges d'investissement	1 000 000	1 000 000	0	0
<b>Total</b>	<b>26 200 000</b>	<b>26 200 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

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 2025 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.

**CONTRIBUTION AU PLAN DE RELANCE**

En 2025, le programme 753 prévoit d'allouer à l'ANTAI une dotation globale de 26,2 M€, pour partie sous la forme d'une subvention pour charges de service public et pour l'autre sous la forme d'une subvention pour charges d'investissement.

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

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

La subvention pour charges d'investissement permettra de financer la maintenance évolutive des applications informatiques ainsi que les développements informatiques liés à la généralisation des amendes forfaitaires délictuelles.

En 2025, l'ANTAI bénéficiera de 124,5 millions d'euros versés depuis les programmes de la délégation à la sécurité routière.

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

### RECAPITULATION DES CREDITS ALLOUES PAR LE PROGRAMME AUX OPERATEURS

Opérateur financé (Programme chef de file) Nature de la dépense	LFI 2024		PLF 2025	
	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>
Subvention pour charges de service public	25 200 000	25 200 000	25 200 000	25 200 000
Subvention pour charges d'investissement	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 subventions pour charges d'investissement	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000

En 2025, le programme 753 prévoit d'allouer à l'ANTAI une dotation globale de 26,2 M€.

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

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

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

Intitulé de l'opérateur	LFI 2024				PLF 2025					
	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			sous plafond	hors plafond		
									dont contrats aidés	dont apprentis
ANTAI - Agence nationale de traitement automatisé des infractions			60	14	3			61	15	4
<b>Total ETPT</b>			<b>60</b>	<b>14</b>	<b>3</b>			<b>61</b>	<b>15</b>	<b>4</b>

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

## SCHEMA D'EMPLOIS ET PLAFOND DES AUTORISATIONS D'EMPLOIS DES OPERATEURS DE L'ÉTAT

	ETPT
Emplois sous plafond 2024	60
Extension en année pleine du schéma d'emplois de la LFI 2024	
Impact du schéma d'emplois 2025	
Solde des transferts T2/T3	1
Solde des transferts internes	
Solde des mesures de périmètre	
Corrections techniques	
Abattements techniques	
<b>Emplois sous plafond PLF 2025</b>	<b>61</b>
<b>Rappel du schéma d'emplois 2025 en ETP</b>	

Le PLF 2025 prévoit de porter le plafond d'emploi de l'ANTAI à 61 ETPT, soit un relèvement de +1 ETPT correspondant à l'emploi numérique dont a bénéficié l'Agence à partir de la mi-année 2024.

Les emplois hors plafond financés sur recettes propres s'élèvent à 15 ETPT.

S'agissant des autres emplois en fonction à l'ANTAI, un emploi est mis à disposition par le programme 176 Police nationale et un emploi est mis à disposition par le programme 152 Gendarmerie nationale.



# Opérateurs

## Avertissement

Les états financiers des opérateurs (budget initial 2024 par destination pour tous les opérateurs, budget initial 2024 en comptabilité budgétaire pour les opérateurs soumis à la comptabilité budgétaire et budget initial 2024 en comptabilité générale pour les opérateurs non soumis à la comptabilité budgétaire) sont publiés sans commentaires dans le « Jaune opérateurs » et les fichiers plats correspondants en open data sur le site « data.gouv.fr ».

## OPÉRATEUR

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

---

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

### Missions de l'ANTAI

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

Cette mission comprend les responsabilités suivantes :

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

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

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

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

L'ANTAI assure également le déploiement du procès-verbal électronique (PVE) au sein des services de l'État et des collectivités ainsi que le traitement des messages d'infractions émis par ce biais. L'objectif principal de cette réforme était de moderniser substantiellement, au profit des forces de l'ordre et des polices municipales, la gestion des amendes en substituant au carnet à souche des outils nomades plus performants.

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

Fin 2023, le CNT comptabilisait ainsi près de 4 700 communes ayant acquis des terminaux de verbalisation et en phase de production dont la quasi-totalité des villes de plus de 50 000 habitants.

En 2023, l'ANTAI a envoyé 16,8 millions d'avis de contravention initiaux pour le contrôle automatisé, en hausse de 1,8 % par rapport à 2022. Cette progression s'explique par la reprise du trafic et la modernisation du parc de radars.

L'ANTAI a envoyé 13,4 millions d'avis de contravention initiaux pour le procès-verbal électronique (forces de l'ordre, polices municipales, transports publics, entreprises privées et établissements publics) - y compris les ACO de non désignation mais hors délits forfaitisés -, niveau d'activité stable par rapport à 2022.

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'utilisateur 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. Depuis, deux cycles de conventionnement se sont déroulés, un premier cycle couvrant la période 2021-2023 puis le cycle en cours pour la période 2024-2026.

A fin juin 2024, 622 collectivités avaient renouvelé la convention passée avec l'ANTAI (613 « cycle complet » dont 24 ont mis en place le FPS minoré avec l'ANTAI et 9 en « cycle partiel »).

En 2023, l'ANTAI a envoyé 13,6 millions d'avis de paiement initiaux de FPS pour le compte des collectivités en « cycle complet », chiffre en hausse de 6,6 % par rapport à 2022 qui s'explique par la mise en place du tarif minoré par huit nouvelles collectivités en 2023 mais aussi par la mise en place du stationnement payant pour les deux-roues motorisés (hors deux roues électriques) dans certaines communes importantes, notamment à Paris depuis septembre 2022 ainsi que par une augmentation de recours aux véhicules équipés d'un système LAPI (lecteur automatique de plaque d'immatriculation) par les collectivités.

Par ailleurs, dans le cadre de la **loi n° 2016-1547 du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXI<sup>e</sup> siècle**, l'ANTAI a désormais pour mission de traiter les contraventions pour non-désignation des conducteurs par les personnes morales ainsi que les nouveaux délits forfaitisés. Ainsi, depuis novembre 2018, l'ANTAI met en œuvre la procédure de forfaitisation des délits pour trois infractions routières : conduite sans assurance, conduite sans permis ou avec un permis ne correspondant pas à la catégorie du véhicule.

Hors du champ routier, le dispositif des amendes forfaitaires délictuelles a été étendu, notamment par la **loi du 23 mars 2019 de programmation 2018-2022 et de réforme pour la justice**, au délit d'usage illicite de stupéfiants,

généralisé le 1<sup>er</sup> septembre 2020, puis, par d'autres textes votés par la suite élargissant peu à peu la portée de cette procédure. Dernièrement, l'organisation pilotée par l'ANTAI a fait la preuve de sa capacité à accélérer le rythme du cycle d'intégration de nouvelles AFD dans la chaîne délictuelle. À ce jour :

-8 AFD ont été généralisées : conduite sans permis, conduite avec un permis inadapté et conduite sans assurance (janvier 2019), usage de stupéfiants (septembre 2020), occupation illicite en réunion de parties communes d'immeubles (février 2022), vol simple (vol à l'étalage), vente à la sauvette (juillet 2023) et introduction détention ou usage de fusées ou artifices dans une enceinte sportive (novembre 2023) ;

-2 AFD sont en expérimentation : installation illicite en réunion sur un terrain (octobre 2021) et dépôt ou abandon de déchets - par un acteur économique - (juillet 2023).

La loi n° 2023-22 du 24 janvier 2023 d'Orientation et de Programmation du Ministère de l'Intérieur (LOPMI), a forfaitisé 75 délits. Un premier lot de 4 AFD priorisées par le ministre de l'Intérieur : port d'arme de catégorie D, entrave à la circulation, entrée sur une aire de jeu d'enceinte sportive troublant le déroulement de la compétition ou portant atteinte à la sécurité des personnes ou des biens, introduction de boisson alcoolisée dans une enceinte sportive lors d'une manifestation sportive, est expérimenté depuis le 17 avril 2024. Le périmètre des tribunaux judiciaire expérimentateurs retenus permet de couvrir dès la phase d'expérimentation la quasi-totalité des sites olympiques.

En 2023, près de 360 000 amendes forfaitaires délictuelles ont été envoyées, soit +24,5 % par rapport à 2022 en raison principalement de la hausse importante des délits relatifs à la conduite sans assurance et à l'usage de stupéfiants. Le défaut d'assurance et l'usage illicite de stupéfiants représentent 85,6 % des AFD en 2023.

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

### **Gouvernance et pilotage stratégique de l'ANTAI**

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

Conformément aux règles applicables aux opérateurs de l'État en matière de gouvernance, l'ANTAI poursuit plusieurs objectifs stratégiques décrits dans le **contrat d'objectifs et de performance (COP) 2020-2023** adopté par son conseil d'administration le 18 juin 2020. L'évaluation des résultats du COP pour l'année 2023 a été présentée lors du conseil d'administration du 7 mars 2024. Un nouveau contrat d'objectifs et de performance 2024-2027 sera soumis prochainement au conseil d'administration de l'Agence.

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

En matière de **qualité budgétaire et comptable**, l'ANTAI a souhaité faire du contrôle interne financier une priorité de l'agence. En accord avec la DSR et la direction de l'évaluation de la performance, de l'achat, des finances et de l'immobilier (DEPAFI), elle a obtenu l'autorisation d'utiliser l'outil processus-risque-action (OPRA) le 23 octobre 2014. L'ensemble des documents du contrôle interne financier font ainsi l'objet d'une actualisation régulière et d'une validation dans le cadre d'un comité de gouvernance qui se réunit une à deux fois par an. L'ensemble de la démarche a été présenté et validé lors du conseil d'administration du 29 novembre 2016 et repose sur une logique de constante amélioration.

Le **rapport annuel d'activité portant sur l'exercice 2022** a été adopté par le conseil d'administration du 20 avril 2023. Il a permis notamment de montrer que chacune des quatre chaînes de traitement a connu une évolution très dynamique : le traitement automatisé devrait s'ouvrir à des dispositifs de contrôle innovants pour la mise en œuvre de la Loi d'Orientation des Mobilités, le procès-verbal électronique et le forfait de post-stationnement n'ont jamais attiré autant de services verbalisateurs, et la chaîne délictuelle s'apprête à connaître une véritable révolution des AFD dans le cadre de la LOPMI. Le rapport annuel d'activité relatif à l'exercice 2023 sera présenté prochainement au conseil d'administration.

### **Perspectives 2025**

L'ANTAI poursuivra en 2025 la sécurisation et la modernisation de ses chaînes de traitement des infractions pour permettre une meilleure évolutivité des fonctionnalités et la réduction des anomalies ainsi que l'élargissement de la politique de dématérialisation et de la simplification des services rendus à l'utilisateur ainsi qu'aux partenaires, en améliorant les interfaces et plus généralement l'utilisation des applicatifs afin d'en augmenter la valeur d'usage.

Parallèlement, l'innovation sera toujours au cœur de l'enrichissement de l'offre de services fournie par l'ANTAI afin d'améliorer les fonctionnalités existantes et d'accompagner les pouvoirs publics dans la mise en œuvre des politiques publiques.

L'Agence continuera d'être fortement mobilisée, avec ses partenaires, pour la poursuite de la mise en œuvre de la forfaitisation de 75 délits prévue par la LOPMI. L'intégration d'un volume aussi élevé de délits forfaitisés dans le dispositif Pve et des nouveautés procédurales introduites par la loi ainsi que leur traitement grâce au système d'information délictuel nécessite d'adapter le dispositif établi. Deux étapes, qui tiennent compte du renouvellement des marchés publics de l'Agence (première phase 2024-2025 : accélération, seconde phase d'industrialisation à partir de 2026), ont été présentées au Ministre de l'Intérieur, et validées. Ainsi, trois nouvelles AFD dans le cadre de la LOPMI : exercice illicite du métier de taxi, outrage sexiste aggravé et vente à la sauvette aggravée seront expérimentées au cours de l'année 2025. S'y ajoutera l'AFD « vente d'alcool aux mineurs », prévue par la **loi du 23 mars 2019 de programmation 2018-2022 et de réforme pour la justice**.

L'Agence poursuivra également l'adaptation de la chaîne du contrôle automatisé pour mettre en œuvre les verbalisations pour le contrôle des voies réservées et des nuisances sonores ainsi que pour permettre la mise en service du contrôle automatisé dans les métropoles ayant instauré une ZEF-m, ces trois dispositifs, prévus par la LOM, étant fondés sur une verbalisation effectuée localement.

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

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

## **FINANCEMENT APORTE A L'OPERATEUR PAR LE BUDGET DE L'ÉTAT**

(en milliers d'euros)

Programme financeur Nature de la dépense	LFI 2024		PLF 2025	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P751 Structures et dispositifs de sécurité routière	89 502	89 502	98 302	98 302
Subvention pour charges de service public	74 502	74 502	83 302	83 302
Transferts	0	0	0	0
Dotations en fonds propres	0	0	0	0
Subvention pour charges d'investissement	15 000	15 000	15 000	15 000

(en milliers d'euros)

Programme financeur Nature de la dépense	LFI 2024		PLF 2025	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
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	0	0	0	0
Subvention pour charges d'investissement	1 000	1 000	1 000	1 000
<b>Total</b>	<b>115 702</b>	<b>115 702</b>	<b>124 502</b>	<b>124 502</b>
Subvention pour charges de service public	99 702	99 702	108 502	108 502
Transferts	0	0	0	0
Dotations en fonds propres	0	0	0	0
Subvention pour charges d'investissement	16 000	16 000	16 000	16 000

Le PLF 2025 prend en compte les subventions apportées par les programmes 751 (98,3 M€) et 753 (26,2 M€) pour financer les développements informatiques, les ETPT supplémentaires ainsi qu'une assistance à maîtrise d'ouvrage renforcée nécessaires à la généralisation des AFD.

## CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPERATEUR

(en ETPT)

	LFI 2024	PLF 2025
	(1)	
<b>Emplois rémunérés par l'opérateur :</b>	<b>74</b>	<b>76</b>
– sous plafond	60	61
– hors plafond	14	15
<i>dont contrats aidés</i>		
<i>dont apprentis</i>	3	4
<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 2025 prévoit de porter le plafond d'emploi de l'ANTAI à 61 ETPT, soit un relèvement de +1 ETPT emploi numérique dont a bénéficié l'Agence à partir de la mi-année 2024.

Les emplois hors plafond financés sur recettes propres s'élèvent à 15 ETPT.

S'agissant des autres emplois en fonction à l'ANTAI, un emploi est mis à disposition par le programme 176 Police nationale et un emploi est mis à disposition par le programme 152 Gendarmerie nationale.



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 CONCERNEE : CATHERINE VAUTRIN, MINISTRE DU PARTENARIAT AVEC LES TERRITOIRES ET DE LA  
DECENTRALISATION

## Présentation stratégique du projet annuel de performances

### Cécile RAQUIN

*Directrice générale des collectivités locales*

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

Le programme 754 « Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières », 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 minoration 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 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.

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, des taxes affectées et des dépenses fiscales

### PRESENTATION DES CREDITS PAR ACTION ET TITRE POUR 2024 ET 2025

#### AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Action / Sous-action	LFI 2024 PLF 2025	Titre 6 Dépenses d'intervention	FdC et AdP attendus
01 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières		666 844 266 776 777 533	0 0
<b>Totaux</b>		<b>666 844 266</b> <b>776 777 533</b>	<b>0</b> <b>0</b>

#### CREDITS DE PAIEMENTS

Action / Sous-action	LFI 2024 PLF 2025	Titre 6 Dépenses d'intervention	FdC et AdP attendus
01 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières		666 844 266 776 777 533	0 0
<b>Totaux</b>		<b>666 844 266</b> <b>776 777 533</b>	<b>0</b> <b>0</b>

### PRESENTATION DES CREDITS PAR TITRE POUR 2024, 2025, 2026 ET 2027

Titre	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
6 - Dépenses d'intervention	666 844 266 776 777 533 776 777 533 776 777 533		666 844 266 776 777 533 776 777 533 776 777 533	
<b>Totaux</b>	<b>666 844 266</b> <b>776 777 533</b> <b>776 777 533</b> <b>776 777 533</b>		<b>666 844 266</b> <b>776 777 533</b> <b>776 777 533</b> <b>776 777 533</b>	

## PRESENTATION DES CREDITS PAR TITRE ET CATEGORIE POUR 2024 ET 2025

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
6 – Dépenses d'intervention	666 844 266 776 777 533		666 844 266 776 777 533	
63 – Transferts aux collectivités territoriales	666 844 266 776 777 533		666 844 266 776 777 533	
<b>Totaux</b>	<b>666 844 266</b> <b>776 777 533</b>		<b>666 844 266</b> <b>776 777 533</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	776 777 533	776 777 533	0	776 777 533	776 777 533
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>776 777 533</b>	<b>776 777 533</b>	<b>0</b>	<b>776 777 533</b>	<b>776 777 533</b>

## Dépenses pluriannuelles

### ÉCHEANCIER DES CREDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

#### ESTIMATION DES RESTES A PAYER AU 31/12/2024

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2023 (RAP 2023)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2023 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2023	AE (LFI + LFR + Décret d'avance + Décret d'annulation) 2024 + Reports 2023 vers 2024 + Prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFR + Décret d'avance + Décret d'annulation) 2024 + Reports 2023 vers 2024 + Prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2024
397 380	0	1 187 910 234	1 188 307 614	0

#### ÉCHEANCIER DES CP A OUVRIR

AE	CP 2025	CP 2026	CP 2027	CP au-delà de 2027
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2024	CP demandés sur AE antérieures à 2025 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2026 sur AE antérieures à 2025	Estimation des CP 2027 sur AE antérieures à 2025	Estimation des CP au-delà de 2027 sur AE antérieures à 2025
0	0 0	0	0	0
AE nouvelles pour 2025 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2025 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2026 sur AE nouvelles en 2025	Estimation des CP 2027 sur AE nouvelles en 2025	Estimation des CP au-delà de 2027 sur AE nouvelles en 2025
776 777 533 0	776 777 533 0	0	0	0
<b>Totaux</b>	<b>776 777 533</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### CLES D'OUVERTURE DES CREDITS DE PAIEMENT SUR AE 2025

CP 2025 demandés sur AE nouvelles en 2025 / AE 2025	CP 2026 sur AE nouvelles en 2025 / AE 2025	CP 2027 sur AE nouvelles en 2025 / AE 2025	CP au-delà de 2027 sur AE nouvelles en 2025 / AE 2025
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 et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	FdC et Adp attendus (AE)	FdC et Adp attendus (CP)
<b>Hors titre 2</b>	<b>776 777 533</b>	<b>776 777 533</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Dépenses d'intervention	776 777 533	776 777 533	0	0
Transferts aux collectivités territoriales	776 777 533	776 777 533	0	0
<b>Total</b>	<b>776 777 533</b>	<b>776 777 533</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

En 2025, les dépenses du programme 754, d'un montant de 777 M€, se décomposent comme suit :

- une contribution de 706 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. 233424 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€[1] 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'outremer 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 1er 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).

[1] 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.



PROGRAMME 755  
**Désendettement de l'État**

---

MINISTRE CONCERNE : LAURENT SAINT-MARTIN, MINISTRE AUPRES DU PREMIER MINISTRE, CHARGE DU  
BUDGET ET DES COMPTES PUBLICS

## Présentation stratégique du projet annuel de performances

### Clément BOISNAUD

*Sous-directeur, Direction du budget*

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

Le programme 755 « 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 de l'article 62 de la loi du 29 décembre 2010 de finances pour 2011.

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

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



## Présentation des crédits, des taxes affectées et des dépenses fiscales

### PRESENTATION DES CREDITS PAR ACTION ET TITRE POUR 2024 ET 2025

#### AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Action / Sous-action	LFI 2024 PLF 2025	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	FdC et AdP attendus
01 – Désendettement de l'État		627 390 199 724 878 191	0 0
<b>Totaux</b>		<b>627 390 199</b> <b>724 878 191</b>	<b>0</b> <b>0</b>

#### CREDITS DE PAIEMENTS

Action / Sous-action	LFI 2024 PLF 2025	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	FdC et AdP attendus
01 – Désendettement de l'État		627 390 199 724 878 191	0 0
<b>Totaux</b>		<b>627 390 199</b> <b>724 878 191</b>	<b>0</b> <b>0</b>

### PRESENTATION DES CREDITS PAR TITRE POUR 2024, 2025, 2026 ET 2027

Titre	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
3 - Dépenses de fonctionnement	627 390 199 724 878 191 724 878 191 724 878 191		627 390 199 724 878 191 724 878 191 724 878 191	
<b>Totaux</b>	<b>627 390 199</b> <b>724 878 191</b> <b>724 878 191</b> <b>724 878 191</b>		<b>627 390 199</b> <b>724 878 191</b> <b>724 878 191</b> <b>724 878 191</b>	

## PRESENTATION DES CREDITS PAR TITRE ET CATEGORIE POUR 2024 ET 2025

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
3 – Dépenses de fonctionnement	627 390 199 724 878 191		627 390 199 724 878 191	
31 – Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	627 390 199 724 878 191		627 390 199 724 878 191	
<b>Totaux</b>	<b>627 390 199</b> <b>724 878 191</b>		<b>627 390 199</b> <b>724 878 191</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	724 878 191	724 878 191	0	724 878 191	724 878 191
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>724 878 191</b>	<b>724 878 191</b>	<b>0</b>	<b>724 878 191</b>	<b>724 878 191</b>

## Dépenses pluriannuelles

### ÉCHEANCIER DES CREDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

#### ESTIMATION DES RESTES A PAYER AU 31/12/2024

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2023 (RAP 2023)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2023 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2023	AE (LFI + LFR + Décret d'avance + Décret d'annulation) 2024 + Reports 2023 vers 2024 + Prévvision de FdC et AdP	CP (LFI + LFR + Décret d'avance + Décret d'annulation) 2024 + Reports 2023 vers 2024 + Prévvision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2024
0	0	627 390 199	627 390 199	0

#### ÉCHEANCIER DES CP A OUVRIR

AE	CP 2025	CP 2026	CP 2027	CP au-delà de 2027
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2024	CP demandés sur AE antérieures à 2025 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2026 sur AE antérieures à 2025	Estimation des CP 2027 sur AE antérieures à 2025	Estimation des CP au-delà de 2027 sur AE antérieures à 2025
0	0 0	0	0	0
AE nouvelles pour 2025 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2025 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2026 sur AE nouvelles en 2025	Estimation des CP 2027 sur AE nouvelles en 2025	Estimation des CP au-delà de 2027 sur AE nouvelles en 2025
724 878 191 0	724 878 191 0	0	0	0
<b>Totaux</b>	<b>724 878 191</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### CLES D'OUVERTURE DES CREDITS DE PAIEMENT SUR AE 2025

CP 2025 demandés sur AE nouvelles en 2025 / AE 2025	CP 2026 sur AE nouvelles en 2025 / AE 2025	CP 2027 sur AE nouvelles en 2025 / AE 2025	CP au-delà de 2027 sur AE nouvelles en 2025 / AE 2025
100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %

*Justification par action***ACTION (100,0 %)****01 – Désendettement de l'État**

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	FdC et Adp attendus (AE)	FdC et Adp attendus (CP)
<b>Hors titre 2</b>	<b>724 878 191</b>	<b>724 878 191</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Dépenses de fonctionnement	724 878 191	724 878 191	0	0
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	724 878 191	724 878 191	0	0
<b>Total</b>	<b>724 878 191</b>	<b>724 878 191</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Le montant inscrit sur le P755 pour 2025 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 (26 M€) qui porte une dotation à destination de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI).

La prévision de recettes pour 2025 a été effectuée sur la base des données connues à mi-année 2024.

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 territoriales et d'affirmation des métropoles.