



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Projet annuel de performances

Compte d'affectation spéciale

PROGRAMME 751

Structures et dispositifs de sécurité routière



2024

PROGRAMME 751
Structures et dispositifs de sécurité routière

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

Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme	n°	Présentation stratégique
751		

Présentation stratégique du projet annuel de performances

Florence GUILLAUME

Déléguée à la sécurité routière

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

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

1) Le programme porte l'action et les moyens mis en œuvre par l'État dans le cadre du système de contrôle automatisé, à l'exception des moyens humains nécessaires à la mise en œuvre des dispositifs mobiles et des moyens humains de l'État alloués au traitement automatisé des infractions.

La vitesse excessive ou inadaptée constituant la première cause d'accident, la politique de déploiement des radars automatiques, décidée en 2002, a contribué à près des trois quarts de la baisse de la mortalité constatée entre novembre 2003 et décembre 2010. Entre 2010 et 2019, la mortalité routière en France métropolitaine a diminué de 18,7 % au total pour s'établir à 3 244 personnes tuées. La baisse est plus marquée chez les automobilistes (-23,4 %), qui représentent la moitié de la mortalité routière et pour lesquels le contrôle automatisé est le plus adapté. Dans le contexte de la crise sanitaire liée à la Covid-19, ayant donné lieu notamment à des mesures exceptionnelles en France métropolitaine comme en Outre-mer, les indicateurs de l'accidentalité routière présentaient une baisse historique sur l'année 2020 et 2021.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A ce titre, après la mise en place de l'amende forfaitaire délictuelle (AFD) pour les trois délits routiers et pour 7 autres délits non routiers, et notamment, sur l'usage illicite de stupéfiants, l'Agence poursuivra l'accompagnement de la montée en charge de la forfaitisation des délits prévue par la loi d'orientation et de programmation du ministère de l'intérieur (LOPMI) du 24 janvier 2023.

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

Parallèlement, l'innovation sera au cœur de l'enrichissement de l'offre de services fournie par l'ANTAI et favorisera la politique de dématérialisation et de simplification des services rendus à l'utilisateur en améliorant les interfaces et plus généralement, l'utilisation des applicatifs afin d'en augmenter la valeur d'usage.

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

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

Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme	n°	Présentation stratégique
751		

- L'amélioration de l'expérience usagers et utilisateurs à travers principalement du développement de la dématérialisation et de l'amélioration des interfaces, dans un souci à la fois de meilleure ergonomie et de 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.

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

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

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

Enfin, une opération de refonte des courriers de retrait ou de restitution de points a été engagée par la DSR. Cette action vise non seulement à simplifier l'information délivrée à l'utilisateur mais également à utiliser le volume annuel des courriers comme un levier pour faire changer le comportement des conducteurs. Cette opération sera effective en 2024.

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

RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET DES INDICATEURS DE PERFORMANCE**OBJECTIF 1 : Assurer l'efficacité du système de contrôle automatisé, en termes de respect des règles du code de la route et en termes de gestion**

INDICATEUR 1.1 : Évolution des vitesses moyennes

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

INDICATEUR 1.3 : Disponibilité des radars

Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme	n°	Objectifs et indicateurs de performance
751		

Objectifs et indicateurs de performance

OBJECTIF

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

INDICATEUR

1.1 - Évolution des vitesses moyennes

(du point de vue du citoyen)

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

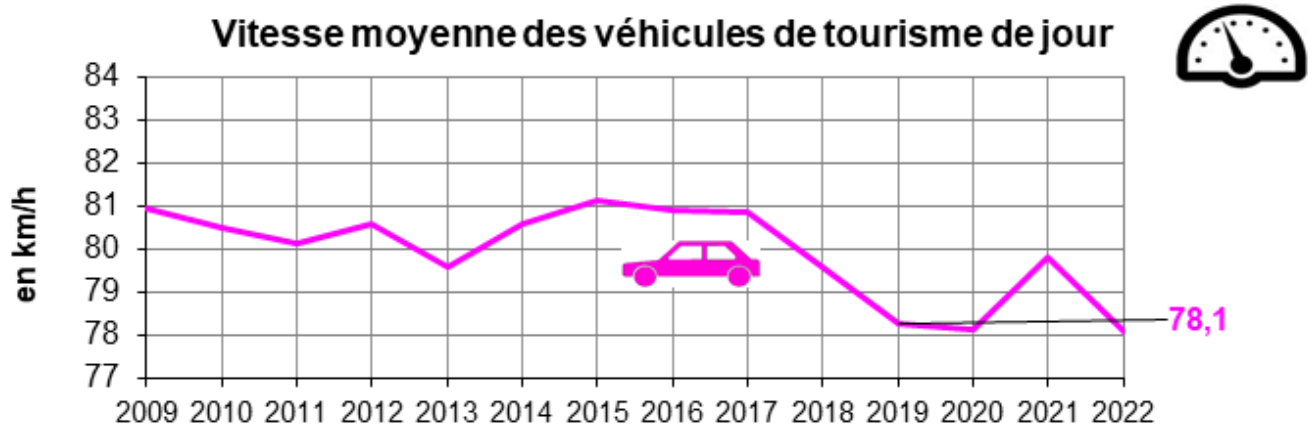
Précisions méthodologiques

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

Mode de calcul : l'ONISR fait réaliser des mesures de vitesse sur un panel de 135 points situés sur les différents réseaux routiers (autoroutes, routes hors agglomérations, voies urbaines). Ces mesures sont indépendantes de celles réalisées par les forces de l'ordre, en particulier celles réalisées par les dispositifs de contrôle automatisé. Depuis 2020, un nouveau prestataire privé applique une nouvelle méthode de mesures des vitesses : le recueil des vitesses est automatisé et enregistré par des appareils de mesure qui restent posés une semaine au moins en bord de voie, ce qui permet d'obtenir des données beaucoup plus représentatives.

JUSTIFICATION DES CIBLES

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



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

Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme 751	n°	Objectifs et indicateurs de performance
------------------	----	---

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

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

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

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

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

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Pourcentage relatif aux seules immatriculations françaises	%	73,4	72,6	75	75	75	75
Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères	%	69,8	69,5	75	75	75	75

Précisions méthodologiques

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

Mode de calcul :

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

- au numérateur : nombre d'avis de contravention envoyés par l'ANTAI au cours de l'année considérée à l'encontre des contrevenants conduisant un véhicule immatriculé en France.
- au dénominateur : nombre de dossiers d'infraction pour des infractions relevées au cours de l'année considérée par les dispositifs de contrôle automatisé des vitesses impliquant des véhicules reconnus avec une plaque d'immatriculation française, auquel s'ajoute une estimation des plaques françaises parmi les plaques non reconnues et auquel on retire les dossiers d'infraction de non infraction, les dossiers d'infraction réimmatriculés CACIR, les dossiers d'infraction avec règle de non-conformité validée et les dossiers d'infraction avec recatégorisation poids lourds - véhicules légers pour les véhicules reconnus avec une plaque française et estimés avec une plaque française parmi les plaques non reconnues.

Indicateur 1.2.2. « Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères » :

- au numérateur : nombre d'avis de contravention envoyés par l'ANTAI au cours de l'année considérée à l'encontre des contrevenants conduisant un véhicule immatriculé dans l'un des États avec lesquels la France a des échanges d'informations (pays partenaires).

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

JUSTIFICATION DES CIBLES

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

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

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

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

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

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

INDICATEUR

1.3 - Disponibilité des radars

(du point de vue du citoyen)

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

Précisions méthodologiques

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

JUSTIFICATION DES CIBLES

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

Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme	n°	Objectifs et indicateurs de performance
751		

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

Présentation des crédits et des dépenses fiscales

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET TITRE POUR 2023 ET 2024

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

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

CRÉDITS DE PAIEMENTS

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

Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme n° Présentation des crédits et des dépenses fiscales
751

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

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

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE POUR 2023 ET 2024

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

Justification au premier euro

Éléments transversaux au programme

ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total
01 – Dispositifs de contrôle	0	201 451 683	201 451 683	0	201 451 683	201 451 683
02 – Centre national de traitement	0	89 501 893	89 501 893	0	89 501 893	89 501 893
03 – Soutien au programme	0	6 086 424	6 086 424	0	6 086 424	6 086 424
04 – Système d'information Education routière et permis de conduire	0	42 600 000	42 600 000	0	42 600 000	42 600 000
Total	0	339 640 000	339 640 000	0	339 640 000	339 640 000

ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DU PROGRAMME

■ TRANSFERTS EN CRÉDITS

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

■ MESURES DE PÉRIMÈTRE

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

Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme	n°	Justification au premier euro
751		

Dépenses pluriannuelles

GRANDS PROJETS INFORMATIQUES

■ ERPC

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

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

COÛT ET DURÉE DU PROJET

Coût détaillé par nature

(en millions d'euros)

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

Évolution du coût et de la durée

	Au lancement	Actualisation	Écart en %
Coût total en M€	71,33	0,00	-100,00
Durée totale en mois	56	0	-100,00

ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2023

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

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

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

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2024

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

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

Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme	n°	Justification au premier euro
751		

Justification par action**ACTION (59,3 %)****01 - Dispositifs de contrôle**

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

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

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

Ce parc est constitué de :

- 400 radars fixes (dispositifs de contrôle du respect des vitesses limites autorisées) ;
- 700 radars discriminants (radars fixes permettant de distinguer les vitesses des véhicules légers de celle des poids lourds) ;
- 500 radars mobiles « embarqués/débarqués » (dispositifs de contrôle embarqués dans des véhicules banalisés mis à disposition des forces de l'ordre, et permettant des contrôles en mode embarqué ou débarqué, véhicule à l'arrêt) dont 50 équipements simultanément actifs ;
- 400 voitures radars sont déployées dont plus de 50 % auront une conduite externalisée. Le parc de voitures radars continue à suivre une logique de volume constant permettant le contrôle de 150 véhicules simultanément ;
- 800 radars autonomes de chantiers (radars semi-fixes destinés à assurer un contrôle des vitesses dans les zones de chantier ou de danger temporaire et déplaçables sur divers emplacements prévus à cet effet) dont un maximum de 700 radars actifs simultanément ;
- 30 radars vitesse moyenne, aussi appelés radars tronçons (radars permettant de mesurer la vitesse moyenne d'un véhicule sur un tronçon de route de plusieurs kilomètres) ;
- 30 radars passages à niveau (radars permettant de sanctionner les franchissements illicites de passages à niveau). Ce parc est en décroissance régulière ;
- 1 500 radars tourelles actifs dans 1500 cabines (le dispositif de contrôle est installé dans une tourelle fixe afin de contrôler le franchissement feux rouges ou la vitesse) ;
- 1 000 itinéraires, pour un total de 12 000 kilomètres, dont 2 000 emplacements de radars autonomes.
- S'agissant des zones urbaines, le parc des radars feux rouges est en décroissance régulière pour obsolescence technique et a vocation à être progressivement remplacé par des radars urbains. Le choix de déploiements des radars urbains sera toutefois dépendant des choix des collectivités territoriales à la suite des possibilités offertes par la loi 3DS.

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

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

- au déploiement des nouveaux dispositifs de contrôle : modernisation d'une partie du parc existant, acquisition de radars mobiles de nouvelle génération (avec notamment l'acquisition de nouveaux véhicules dans lesquels ils sont installés), acquisition de radars déplaçables tels les radars chantiers qui permettent de répondre plus rapidement aux besoins exprimés par les préfets;

- à leur maintien en condition opérationnelle : opérations de maintenance préventive et curative et traitement du vandalisme qui demeure à un niveau élevé;
- au pilotage des dispositifs de contrôle : suivi du bon déroulement des déploiements et de la maintenance des dispositifs de contrôle.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

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

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
Maintien en condition opérationnelle	99,71	99,71

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

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

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

Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme	n°	Justification au premier euro
751		

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

S'agissant des voitures radars à conduite externalisée, il est prévu, selon les priorités opérationnelles, d'entamer le déploiement dans tout ou partie des 4 régions restantes en métropole (Provence-Alpes-Côte d'Azur, Auvergne-Rhône-Alpes, Île-de-France, Occitanie) au plus tôt en 2024.

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 dév.)	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
Déploiement	46,30	46,30

3. Pilotage du déploiement et du maintien en condition opérationnelle (55,44 M€ en AE et en CP)

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

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

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

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

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

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

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

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	74 501 893	74 501 893
Subventions pour charges de service public	74 501 893	74 501 893
Dépenses d'investissement	15 000 000	15 000 000
Subventions pour charges d'investissement	15 000 000	15 000 000
Total	89 501 893	89 501 893

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

En 2024, le programme 751 prévoit d'allouer à l'ANTAI une dotation globale de 89,5 M€.

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

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

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

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

Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme	n°	Justification au premier euro
751		

ACTION (1,8 %)**03 - Soutien au programme**

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

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

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

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

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

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

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

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

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

3. Frais de fonctionnement de la Trésorerie du contrôle automatisé (4,8 M€ en AE et en CP)

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

Ces dépenses concernent :

- le commissionnement bancaire (2,91 M€ en AE et en CP) ;
- l'affranchissement (0,57 M€ en AE et en CP) ;
- les frais d'huissiers (1,32 M€ en AE et en CP)

ACTION (12,5 %)**04 - Système d'information Education routière et permis de conduire**

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

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

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

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

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

En 2024, les crédits de cette action ont pour objet de financer :

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

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

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

Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme	n°	Justification au premier euro
751		

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

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

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

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

Fonctionnement du bureau national des droits à conduire :

Au titre de 2024, il est prévu de consacrer 0,1 M€ en AE et CP aux dépenses de fonctionnement du bureau national des droits à conduire. Ces dépenses, destinées notamment à la numérisation des preuves de notification des courriers d'invalidation du permis de conduire pour solde nul de points, ou des injonctions de suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière, ainsi que la destruction des courriers non distribués, seront exécutées sur le titre 3.

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

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

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

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

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

Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme	n°	Justification au premier euro
751		

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

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ALLOUÉS PAR LE PROGRAMME AUX OPÉRATEURS

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

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

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

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

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

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