



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Projet annuel de performances

Annexe au projet de loi de finances pour 2025

PROGRAMME 751
Structures et dispositifs de sécurité routière



PROGRAMME 751
Structures et dispositifs de sécurité routière

MINISTRE CONCERNÉ : BRUNO RETAILLEAU, MINISTRE DE L'INTÉRIEUR

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'utilisateur 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.

RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET DES INDICATEURS DE PERFORMANCE

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

INDICATEUR 1.1 : Évolution des vitesses moyennes

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

INDICATEUR 1.3 : Disponibilité des radars

Objectifs et indicateurs de performance

OBJECTIF

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

INDICATEUR

1.1 - Évolution des vitesses moyennes

(du point de vue du citoyen)

	Unité	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

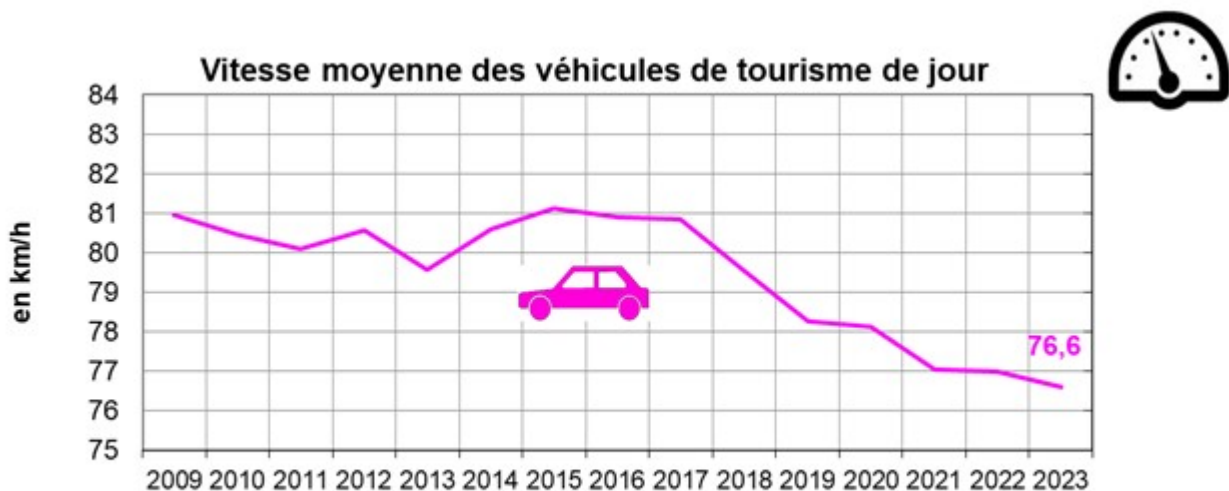
Précisions méthodologiques

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

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET TITRE POUR 2024 ET 2025

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

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

CRÉDITS DE PAIEMENTS

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

PRÉSENTATION DES CRÉDITS 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	
Totaux	339 640 000 336 340 107 336 340 107 336 340 107		339 640 000 336 340 107 336 340 107 336 340 107	

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE 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	

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
Total	0	336 340 107	336 340 107	0	336 340 107	336 340 107

Dépenses pluriannuelles

ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

ESTIMATION DES RESTES À 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
164 069 592	0	339 722 381	342 793 556	187 977 398

ÉCHÉANCIER DES CP À 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
187 977 398	65 000 000 0	44 000 000	32 000 000	46 977 398
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
336 340 107 0	271 340 107 0	32 000 000	18 000 000	15 000 000
Totaux	336 340 107	76 000 000	50 000 000	61 977 398

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS 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)
Hors titre 2	196 538 214	196 538 214	0	0
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
Total	196 538 214	196 538 214	0	0

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

Conformément aux orientations fixées par 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	27,11	27,11

condition opérationnelle des radars déplaçables		
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, 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	5,30	5,30

télécom		
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 (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
Pilotage	55,44	55,44

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)
Hors titre 2	98 301 893	98 301 893	0	0
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
Total	98 301 893	98 301 893	0	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).

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)
Hors titre 2	3 800 000	3 800 000	0	0
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
Total	3 800 000	3 800 000	0	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.

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)
Hors titre 2	37 700 000	37 700 000	0	0
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
Total	37 700 000	37 700 000	0	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 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'édition (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

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ALLOUÉS PAR LE PROGRAMME AUX OPÉRATEURS

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
ANTAI - Agence nationale de traitement automatisé des infractions (P753)	89 501 893	89 501 893	98 301 893	98 301 893
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
Total	89 501 893	89 501 893	98 301 893	98 301 893
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 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 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	
Emplois sous plafond PLF 2025	
Rappel du schéma d'emplois 2025 en ETP	