

Cour des comptes



# Mission Contrôle de la circulation et du stationnement routiers

---

Note d'analyse  
de l'exécution budgétaire

2017

## **Compte d'affectation spéciale**

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

**Programme 751 - Structures et dispositifs de sécurité routière  
(Ministère de l'intérieur – délégation à la sécurité routière)**

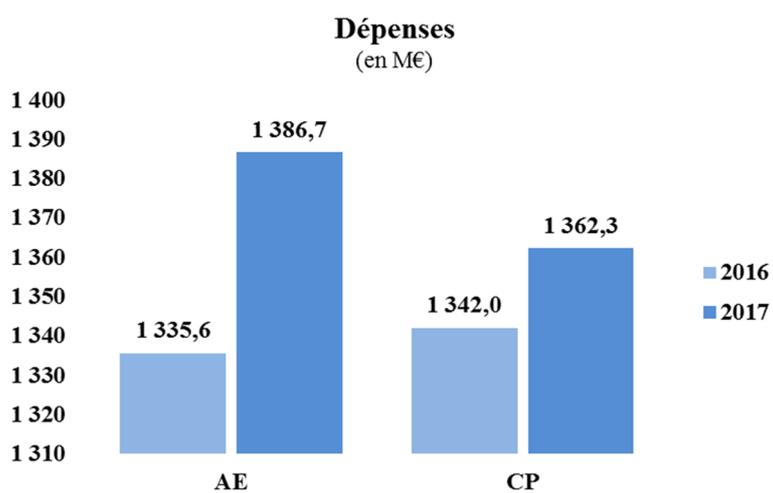
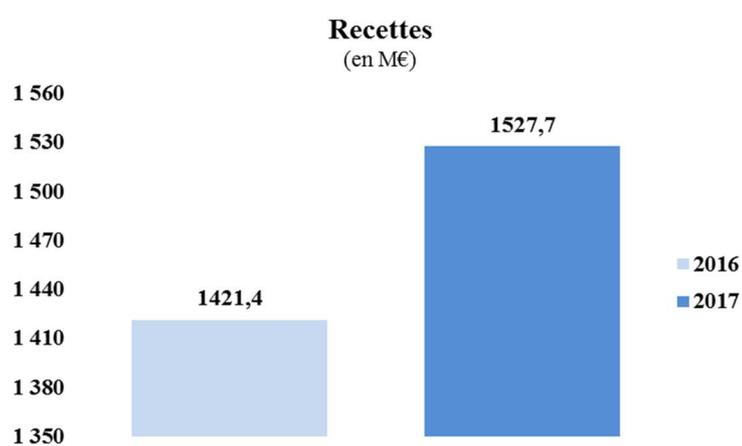
**Programme 753 – Contrôle et modernisation de la politique de  
la circulation et du stationnement routiers (Ministère de  
l'intérieur – délégation à la sécurité routière)**

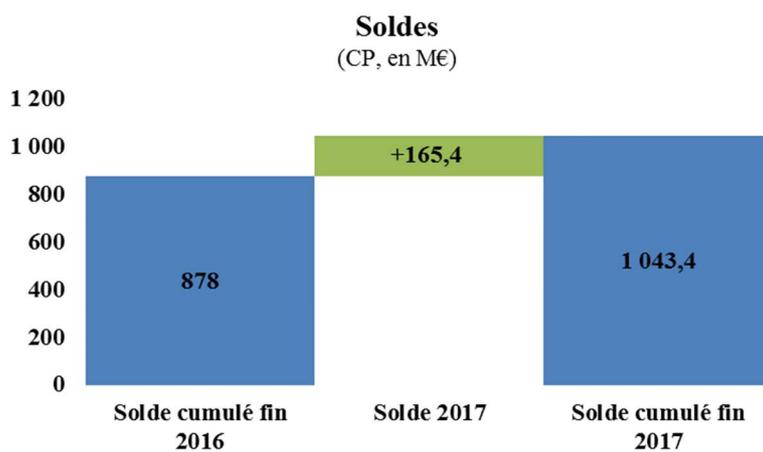
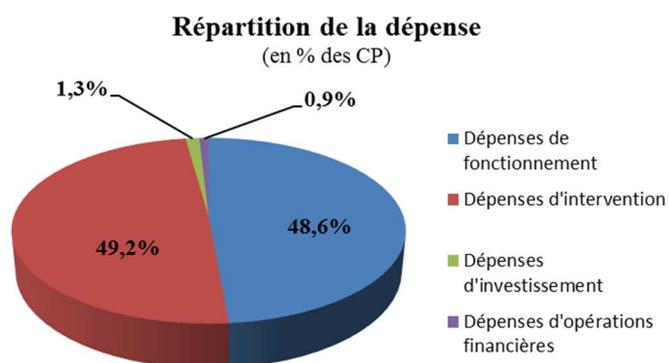
**Programme 754 – Contribution à l'équipement des collectivités  
territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de  
la sécurité et de la circulation routières (Ministère de l'intérieur  
– Direction des collectivités locales)**

**Programme 755 – Désendettement de l'État (Ministère de  
l'économie et des finances – Direction du budget)**

## Synthèse

### Les principales données du CAS





## **Les principales observations**

Le compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers » a connu en 2017 une augmentation de ses recettes de près de 7,5 % (7,48 %), sous l'effet de l'augmentation du nombre d'avis de contravention notamment issus du contrôle automatisé, dans la suite du plan gouvernemental adopté en 2015 pour réduire la mortalité routière.

En regard l'augmentation des dépenses est moins sensible (+1,5 %), ce qui explique l'augmentation du solde budgétaire, supérieur en 2017 à 165 M€.

L'année 2017 ne présente pas de changement majeur par rapport à 2016 :

Le compte d'affectation spéciale n'a pas connu de bouleversement de sa structure. Le programme 752 « *Fichier national du permis de conduire* » piloté par le délégué à la sécurité routière a toutefois été intégré dans le programme 751 désormais dénommé « *Structures et dispositifs de sécurité routière* », également piloté par le délégué à la sécurité routière. Néanmoins, la complexité de l'architecture, déjà soulignée les années antérieures par la Cour, demeure. Le CAS n'intègre pas la totalité du produit des amendes de circulation et de stationnement routier et il ne décrit pas l'ensemble des dépenses de sécurité routière.

En outre, il comprend des dépenses sans lien avec la sécurité routière (programme 755 « *Désendettement de l'État* »). Ceci contrevient à l'article 21 de la LOLF qui dispose que « les comptes d'affectation spéciale retracent, dans les conditions prévues par une loi de finances, des opérations budgétaires financées au moyen de recettes particulières qui sont, par nature, en relation directe avec les dépenses concernées ».

Enfin, la division du CAS en deux sections, fruit des modifications législatives, reste peu lisible.

Les difficultés de la programmation budgétaire (estimation des recettes, décalage entre AE et CP en exécution) demeurent pour les programmes 751 et 753 « *Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers* ».

Par ailleurs, conformément à la recommandation n°2 de la Cour sur la gestion 2016, les conséquences sur le CAS de l'entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2018 de la loi MAPTAM, qui conduit à dépenaliser et décentraliser la gestion du stationnement payant, ont été anticipées.

Enfin si les indicateurs de performance reflètent correctement l'activité de verbalisation et son traitement jusqu'à l'émission des avis de contravention, ils ne permettent pas d'évaluer globalement la chaîne de traitement jusqu'au paiement de l'amende, ce qui ne permet pas de faire un lien direct entre les dépenses et les recettes du CAS.

---

## Les recommandations de la Cour

---

### Le suivi des recommandations formulées au titre de la gestion 2016

---

Au titre de la gestion 2016, la Cour avait formulé 4 recommandations :

*1-Accentuer les efforts de rationalisation de la programmation budgétaire engagés en 2016 en s'appuyant sur des prévisions de recettes prenant mieux en compte les informations disponibles au moment du vote de la loi de finances initiale. Poursuivre la réduction du décalage entre AE et CP sur le programme 751.*

Il n'a pas été répondu à cette recommandation. Il est donc proposé de la renouveler en la modifiant.

La direction du budget comme la délégation à la sécurité routière indiquent que les prévisions de recettes sont établies en fonction des données disponibles mais que la volatilité des recettes des amendes de circulation et de stationnement routiers rend difficile cet exercice de programmation.

Néanmoins, l'analyse des hypothèses budgétaire montre une sous-estimation des résultats de certains des indicateurs qui fondent les hypothèses.

Concernant le programme 751, le décalage entre AE et CP est supérieur en 2017 au résultat 2016.

*2- Anticiper les effets de la décentralisation et de la dépenalisation du stationnement payant au 1<sup>er</sup> janvier 2018 sur le programme 754. Évaluer l'efficacité des dépenses portées par ce programme au regard des objectifs stratégiques de la mission à laquelle elles se rattachent.*

La loi de finances rectificatives 2016 (article 78) a précisé les modalités de compensation des pertes de recettes des collectivités territoriales au titre de la décentralisation du stationnement payant qui entrera en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2018. Des simulations ont été effectuées par la DGCL permettant d'anticiper concrètement les mécanismes de compensation, notamment en Ile-de-France.

Par ailleurs, conformément à l'article 160 de la LFI pour 2017, un rapport a été présenté par le Gouvernement, en annexe générale au projet de loi de finances pour 2018, sur l'utilisation par l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIFT) et par les collectivités territoriales, du produit des recettes qui leur est versé par le compte d'affectation.

Ce rapport, qui constitue un premier élément de réponse à la recommandation formulée par la Cour dans sa précédente note d'exécution budgétaire, nécessite des améliorations. Il fait donc l'objet d'une recommandation spécifique au titre de la gestion 2017.

*3- Supprimer le partage formel du CAS en deux sections et poursuivre la réduction du nombre de ses programmes, source de complexité sans justification.*

Cette recommandation n'a pas été suivie. Si le programme 752 a été intégré au programme 751, tel n'est pas le cas du programme 753, malgré le souhait du délégué à la sécurité routière. Ce programme n'appartenant pas à la même section que le programme 751, la modification souhaitée aurait impliqué une révision en profondeur de l'architecture du CAS, éventuellement la suppression des deux sections.

Compte tenu d'évolutions plus importantes attendues dans les prochaines années sur le CAS, liées notamment à la mise en œuvre de la loi de dépenalisation et de décentralisation du stationnement payant, la stabilité à court terme de l'architecture du CAS a été privilégiée.

*4-Prévoir dès que possible une réorganisation en profondeur du CAS dont le fonctionnement actuel ne répond pas au principe de spécialité défini à l'article 21 de la LOLF [2012]<sup>1</sup>*

Cette recommandation n'a pas été suivie en 2017, pour les raisons évoquées ci-dessus.

### Les recommandations formulées au titre de la gestion 2017

Au titre de la gestion 2017, quatre recommandations sont effectuées :

*1-Accentuer les efforts de rationalisation de la programmation budgétaire engagés en 2016 en s'appuyant sur des prévisions de recettes prenant mieux en compte les informations disponibles au moment du vote de la loi de finances initiale.*

*2- Définir une programmation différente en AE et en CP sur le programme 751.*

*3- Sans préjudice d'une réorganisation en profondeur ultérieure du CAS, supprimer son partage formel en deux sections et poursuivre la réduction du nombre de ses programmes, source de complexité sans justification.*

*4- Compléter le rapport présenté par le Gouvernement, en annexe générale au projet de loi de finances, sur l'utilisation par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIFT) et par les collectivités territoriales du produit des recettes qui leur est versé par le CAS, par une étude sur l'usage des crédits du programme 754 par les communes de plus de 10 000 habitants*

---

<sup>1</sup> L'analyse budgétaire 2016 du compte d'affectation spéciale avait conduit la Cour à renouveler cette recommandation, déjà formulée depuis plusieurs années. Elle avait été incluse dans le référé effectué en 2016 par le premier président et continue donc de faire l'objet d'un suivi bien qu'elle n'ait pas été reprise strictement en ces termes en 2017.

## Sommaire

<b>Introduction.....</b>	<b>10</b>
<b>1. LES RESULTATS DE L'EXERCICE .....</b>	<b>12</b>
1.1 Présentation générale.....	12
1.2 Le solde .....	13
1.3 Les recettes : évaluation initiale, modifications en cours d'exercice et exécution.....	14
1.4 La maîtrise de la dépense .....	19
1.5 La soutenabilité .....	26
<b>2. LES GRANDES COMPOSANTES DE LA DEPENSE.....</b>	<b>30</b>
2.1 Dépenses par titres .....	30
2.2 L'agence nationale de traitement automatisé des infractions - ANTAI .....	30
<b>3. LA QUALITE DE LA GESTION.....</b>	<b>35</b>
3.1 La conformité aux principes et règles du droit budgétaire ...	35
3.2 La démarche de performance .....	37
<b>4. LES RECOMMANDATIONS DE LA COUR.....</b>	<b>42</b>
4.1 Le suivi des recommandations formulées au titre de 2016...	42
4.2 Récapitulatif des recommandations formulées au titre de la gestion 2017 .....	43

## Introduction

Le compte d'affectation spéciale (CAS) *Contrôle de la circulation et du stationnement routier*, a été créé par l'article 49 de la loi de finances pour 2006<sup>2</sup> dans l'objectif de rendre lisible l'usage qui était fait des recettes des amendes issues de la verbalisation par radar. Après des modifications en 2008 et 2011, il intègre désormais en recettes une partie du produit des amendes forfaitaires (AF) et forfaitaires majorées (AFM) de circulation et de stationnement routiers, indépendamment du mode de verbalisation. Les bénéficiaires du CAS sont la délégation à la sécurité routière, les collectivités locales et l'État.

La Cour a souligné depuis plusieurs années la complexité du CAS, qui ne répond pas à l'objectif initial de lisibilité. D'une part, il ne comprend pas l'ensemble des recettes issues des amendes de circulation et de stationnement. Celles-ci représentaient 1 978,2 M€ en 2017 alors que les recettes du CAS se sont élevées à 1 527,7 M€. D'autre part il ne représente pas non plus l'ensemble des dépenses de l'État affectées à la sécurité routière. Celles-ci sont évaluées par le DPT annexé au PLF 2018 à 3 624,2 M€. Enfin, il comprend des dépenses (notamment 438,8 M€ consacrés au programme 755 « *désendettement de l'État* ») sans lien avec la sécurité routière.

Ainsi, si les dépenses du CAS contribuent à la sécurité routière, la distorsion entre les crédits qui lui sont affectés et le total des dépenses liées à la sécurité routière est trop importante pour que la gestion du CAS suffise à expliquer l'ensemble des résultats de sécurité routière. Pour 2017, les chiffres provisoires de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) indiquent une baisse de 1,2 % du nombre de personnes tuées sur les routes par rapport à 2016, rompant ainsi avec 3 années consécutives de hausse. Le nombre de personnes blessées hospitalisées est toutefois en légère augmentation (+1,8 %).

Ce compte d'affectation spéciale connaîtra en 2018 et surtout en 2019 des modifications importantes liées à l'entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2018 de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, qui dépénalise et décentralise le stationnement payant<sup>3</sup>. La complexité du CAS sera accrue. D'une part, les produits relatifs aux forfaits post-stationnement (qui remplacent les

---

<sup>2</sup> Loi n°2005-1719 du 30 décembre 2005

<sup>3</sup> Loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

amendes pour les communes entrées dans la réforme) ne transiteront plus par le CAS mais les produits des amendes du stationnement dans les communes en zone bleue resteront dans le CAS. D'autre part, la nécessité de compenser pour l'État les pertes de recettes liées à cette réforme crée en 2018 une nouvelle subdivision dans la répartition des recettes dans un schéma déjà peu lisible. (Le schéma décrivant la répartition des recettes du CAS est présenté en partie 1.2).

Cette réforme dont l'impact a été préparé en 2016 et 2017 n'a cependant pas d'incidence sur la gestion du CAS en 2017.

L'ensemble de ces éléments explique que la question de principe de la justification du compte, dans son organisation actuelle, continue de se poser.

En 2017, l'architecture du CAS a été modifiée par la suppression du programme 752 (consacré à la gestion du système de permis à points) intégré dans le programme 751. Ce sont désormais quatre programmes qui sont inclus dans le CAS au sein de deux sections :

1/ La première section, intitulée « *Contrôle automatisé* », comporte un programme unique, le programme 751 - *Structures et dispositifs de sécurité routière* dont le responsable est le délégué à la sécurité routière (DSR). Il porte l'action du gouvernement en matière de contrôle automatisé par radar et la gestion du système du permis à points.

2/ La seconde section, dénommée « *Circulation et stationnement routiers* », comporte trois programmes :

- le programme 753 *Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers*, dont le responsable est le délégué à la sécurité routière. Il soutient le développement de la verbalisation électronique (PVe) ;

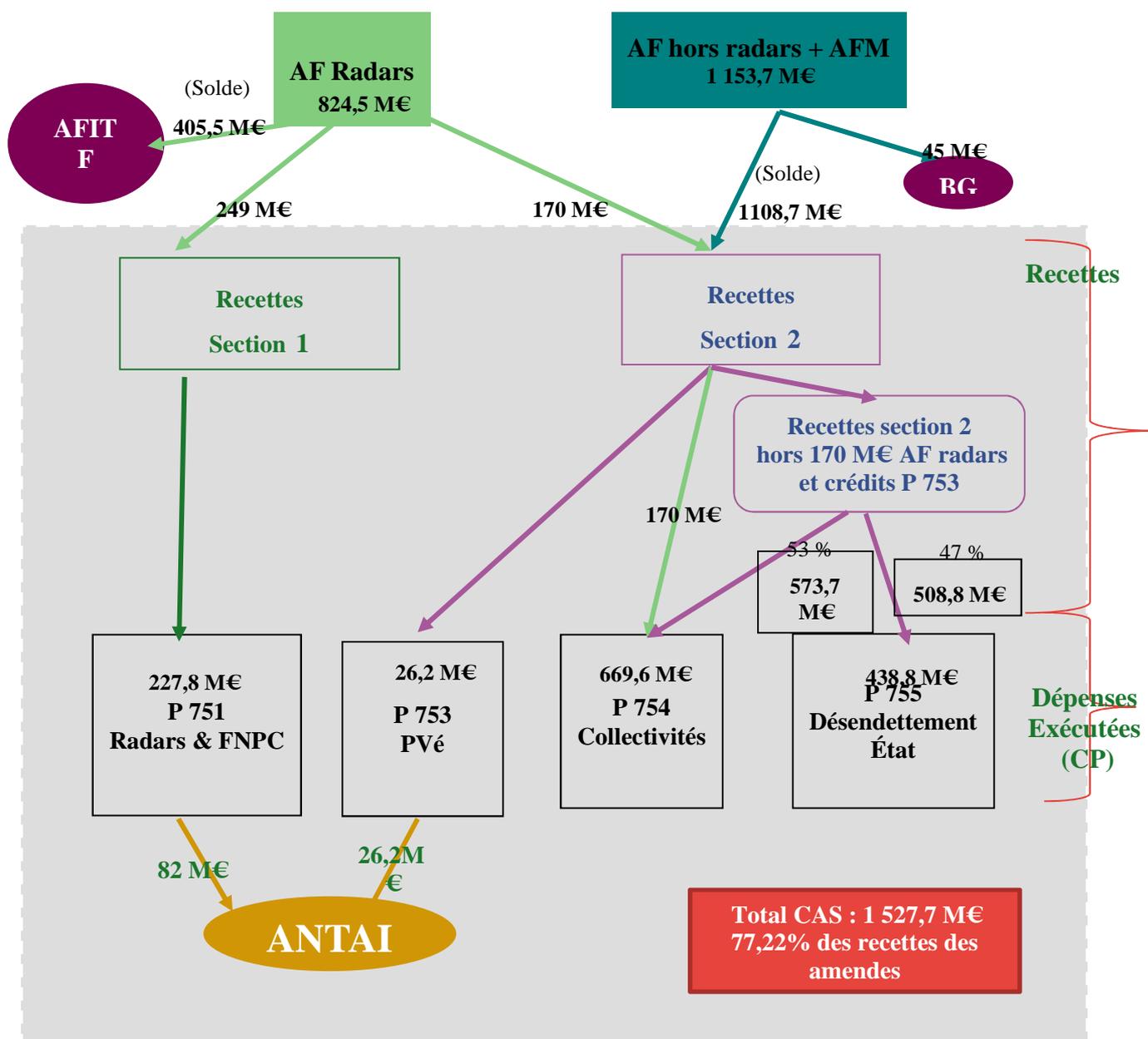
- le programme 754 *Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières*, dont le responsable est le directeur général des collectivités locales (DGCL) ;

- le programme 755 *Désendettement de l'État*, dont le responsable est le sous-directeur de la 5<sup>ème</sup> sous-direction à la direction du budget (DB).

## 1. LES RESULTATS DE L'EXERCICE

### 1.1 Présentation générale

Parmi les programmes du CAS, trois d'entre eux (751,753 et 755) ont des recettes plafonnées. Ainsi la section 1 (249 M€) n'est pas impactée par des recettes issues des AF radar supérieures aux prévisions, le différentiel étant affecté à l'AFIFT, hors CAS. Au sein de la section 2, seul le programme 754 bénéficie des recettes réelles de l'année. Il convient toutefois de préciser que les dépenses de ce programme sont fondées sur les recettes de l'année n-1. Ces éléments contribuent notamment à expliquer les soldes budgétaires du CAS (infra)



## 1.2 Le solde

### 1.2.1 Un solde budgétaire de plus de 165 M€

Le solde budgétaire, qui traduit l'écart entre les recettes encaissées et les dépenses en CP, s'élève à 165,36 M€ en 2017, en forte progression par rapport à l'année précédente (79 M€), alors que le solde était négatif en 2014 (-14,6M€).

Cette évolution est expliquée par la croissance du produit des amendes entre 2016 et 2017 (+7 % pour les recettes affectées au CAS ; +9 % pour l'ensemble des amendes radar et hors radar AF et AFM) qui s'inscrit dans une tendance à la hausse depuis plusieurs années (+16 % par rapport à 2014 pour les recettes du CAS et +26,6 % pour l'ensemble des amendes de sécurité routière). En regard, les dépenses en CP sont globalement stables entre 2017 et 2016 (+1,5 %), tendance confirmée sur une période plus longue (+2,2 % entre 2014 et 2017).

### 1.2.2 Un solde cumulé par construction élevé, en forte croissance en 2017

Le solde cumulé du CAS s'élève à 1 043 M€ au 31 décembre 2017, en augmentation de 18,8 % par rapport à 2016 (878 M€) et de 38 % par rapport à 2014 (754,8 M€). Il traduit les écarts cumulés entre les consommations réalisées et les recettes encaissées depuis l'instauration du CAS.

**Tableau n° 1 : Solde cumulé 2017**

Solde en début d'exercice (1)	878
Recettes 2017 (2)	1 527,7
Dépenses 2017 (3)	1 362,29
Solde de l'exercice (4=2-3)	165,41
Solde fin d'exercice (1)-(4)	1041,9

*Tableau Cour des comptes – Données DB*

Ce solde s'explique comme les autres années, par le décalage dans le programme P-754 entre les recettes définies en LFI, et les dépenses qui reposent sur les recettes réelles de l'année N-1 (et non les recettes

prévisionnelles de l'année N), sauf pour une part marginale de 64 M€, attribuée par le comité des finances locales aux départements et aux métropoles en novembre de l'année N. La majorité des recettes est répartie dès le mois de février de l'année N, à une date où seule les données des recettes de l'année N-1 sont connues.

Ce décalage a été généré dès la création du CAS en 2011, puisque le versement a été effectué en 2011 à partir du prélèvement sur recettes (PSR) « amendes » et non pas à partir des crédits ouverts sur le programme 754.

Compte tenu de l'augmentation des recettes issues des amendes de circulation et de stationnement, le différentiel entre les crédits disponibles affectés en LFI et les dépenses réelles augmente chaque année.

Ce solde cumulé a encore été augmenté en 2017 par un important solde budgétaire annuel.

Environ 600 M€ issus du solde cumulé permettront d'alimenter les dépenses du programme 754 en 2018.

### **1.3 Les recettes : évaluation initiale, modifications en cours d'exercice et exécution**

#### **1.3.1 Une affectation des recettes complexe**

Les recettes issues des amendes de circulation et de stationnement ont représenté 1 978,2 M€ en 2017. Il en a été affecté 1 527,5 (soit 77,2 %) au CAS.

La majorité des amendes forfaitaires (AF) issues de la verbalisation par radar ne transite pas par le CAS. Seuls lui sont affectés 249 M€ en LFI 2017 destinés au programme 751 (section 1 du CAS) et 170 M€ pour le programme 754 (section 2 du CAS). Le solde (405,5 M€) est affecté à l'agence de financement des transports de France (AFITF). Le rapport annexé à la LFI 2018<sup>4</sup> considère cependant que ces crédits sont affectés à la sécurité routière, l'AFIFT ayant consacré en 2016 778,95 M€ à l'amélioration du réseau routier.

La majorité des autres recettes (AF issues des modes de verbalisation autres que radar et amendes forfaitaires majorées (AFM) de

---

<sup>4</sup> Rapport annexé au PLF 2018 conformément à l'article 160 de la LFI 2017 : « Rapport précisant l'utilisation par l'AFIFT et par les collectivités locales des recettes qui leur sont versées par le compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routier » ».

l'ensemble des amendes) sont par contre affectées au CAS, à l'exception d'un prélèvement de 45 M€ pour le budget de l'État. Le solde (1 108,5 € en 2017) est affecté à la section 2 du CAS et finance les programmes 753 et 755, dans la limite des recettes affectées à chacun de ces deux programmes en LFI ainsi que le programme 754, dont les recettes ne sont pas plafonnées.

### **1.3.2 Hypothèses budgétaires : une sous-estimation des recettes pour la seconde année consécutive**

Après deux années de surestimation (2014-2015), les recettes des amendes de circulation et de stationnement ont été sous estimées pour la seconde année consécutive en 2017. Elle se sont montées en exécution à 1 978,2M€ pour une estimation en LFI de 1848,7 M€. Le différentiel (129 M€) est légèrement inférieur à celui de 2016 (138 M€).

La DSR indique que l'estimation des recettes issues des radars est difficile car le « rendement » des radars est différent selon le type de radar et leur implantation, et il n'est pas possible d'anticiper leur impact sur le comportement des conducteurs. Par ailleurs, le ministère de l'économie et des finances souligne que les taux de paiement des amendes sont différents selon qu'il s'agit des amendes issues de la verbalisation par radar, par PVE ou par carnets à souches, que la part respective de ces modes de verbalisation dans le total des amendes de sécurité routière évolue, ce qui complique les estimations.

Sans méconnaître la pertinence de ces arguments, il semble cependant que certaines hypothèses de recettes aient été minorées.

#### *Recettes issues des AF radar : une réalisation proche des prévisions*

Les recettes des AF issues de la verbalisation par radar sont calculées par la délégation à la sécurité routière. Les hypothèses prennent en compte le nombre moyen de radars installés dans l'année, le taux de disponibilité des radars, un nombre prévisionnel de verbalisation, un taux de transformation des avis de verbalisation en contravention et un taux de paiement.

Ces taux sont pour partie minorés. En effet, le taux de paiement a été évalué à 79 % en 2017 pour les infractions de véhicules immatriculés en France et à 46 % pour les infractions de véhicules immatriculés à

l'étranger. Il est pourtant de 78 % depuis deux ans pour l'ensemble des infractions relevées.

Par ailleurs, le taux de transformation des messages d'infraction en avis de contravention a été évalué à 63 %. Son point le plus bas (69 % en 2016) était pourtant considéré comme une exception et a été redressé à 75 % en 2017.

Cependant le nombre moyen de radars installés ayant été légèrement inférieur aux hypothèses, les recettes estimées en LFI (844 M€) sont supérieures aux recettes réelles (824,5M€) de 2,4 %

#### *Une sous-estimation des recettes de la section 2*

Les recettes alimentant la section 2 sont calculées sur la base du constat des recettes encaissées en année N-1. Elles semblent minorées. En effet, les recettes des AF issues du PVe et des carnets à souches sont évaluées à -4 % alors qu'elles ont augmenté de +13 %. L'exécution aurait pu être mieux anticipée compte tenu de l'augmentation des PVe depuis 2012 et du fait qu'ils présentent un taux de paiement spontané plus élevé que pour les amendes papier. De même une diminution des AFM issues des radars est anticipée (-8 %) alors que l'augmentation de la verbalisation par radar depuis 2015 est très forte du fait de l'augmentation du parc de radar comme de la modification de sa composition (davantage de radars autonomes) qui ont un taux de verbalisation supérieur en moyenne aux autres types de radars. De ce fait malgré un taux de paiement des AFM radars en baisse entre 2016 et 2017 (de 30 % à 27 %), le montant perçu a augmenté de 18 %.

Au total pour la section 2, l'exécution 2017 s'élève à 1 153,7 M€, affichant une hausse de 13 % des recettes d'amendes forfaitaires hors contrôle automatisé et de 4 % des recettes d'amendes forfaitaires majorées par rapport à l'exécution 2016.

### 1.3.3 Recettes exécutées : une augmentation de 9 % du total des recettes issues des amendes et de 7 % des recettes du CAS

Tableau n° 2 : Exécution des recettes

Exécution des recettes - 2014 à 2017						
Recettes en M€	2014	2015	2016	2017	Evol 2017/2016	
<b>Contrôle automatisé</b> (radars vitesse, contrôles feux rouge et passage à niveaux)	740,1	789,0	920,3	1 013,2	92,9	10%
AF	611,7	642,2	760,5	824,5	64,0	8%
AFM	128,4	146,8	159,8	188,7	28,9	18%
<b>hors contrôle automatisé</b> (PVélect - amendes carnets à souche)	822,7	818,7	897,6	965,0	67,4	8%
AF	527,8	534,9	597,5	673,8	76,3	13%
AFM	294,9	283,8	300,1	291,2	-8,9	-3%
<b>Ensemble recettes</b> (AF radars et hors radars et AFM)	1 562,8	1 607,7	1 817,9	1 978,2	160,3	9%
<b>Dont recettes affectées au CAS</b>	1 315,1	1 329,6	1 421,4	1 527,7	106,3	7%
dont section 1	239	239	239	249	10,0	4%
dont section 2	1 076,1	1 090,6	1 182,4	1 278,7	96,3	8%
P753	31,6	30,0	26,2	26,2	0,0	0%
P754	633,5	642	692,7	743,7	51,0	7%
P755	411	418,6	463,5	508,8	45,3	10%

Source Direction du Budget

#### 1.3.3.1 Programme 751 : Des recettes en augmentation par rapport à 2016

Les recettes du programme 751<sup>5</sup> se sont élevées à 249 M€ en LFI 2017 en progression de 4 % par rapport à 2016 après trois années de stabilité à 239 M€. Cette augmentation s'explique :

- par le développement et la modernisation du parc de radars (action 1 du programme) (cf *infra* : dépenses prévisionnelles)

<sup>5</sup> L'intégration du programme 752 en 2017 est pris en compte sur l'ensemble de la période.

- par l'augmentation des crédits pour l'action 4 du programme (ancien programme 752) qui concerne le fichier national du permis de conduire ; elle s'explique par la nécessité de maintenir et faire évoluer le système national du permis de conduire (SNPC) à la suite de l'abandon du projet FAETON.

Compte tenu d'un report de 19 M€ crédits de 2016 sur 2017, le montant disponible pour le programme 751 était de 268 M€.

#### 1.3.3.2 Programme 753 : des recettes qui ne reflètent pas les dépenses réelles

Il s'agit du seul programme du CAS dont les crédits sont restés stables en 2017 par rapport à 2016, pour affectation à l'ANTAI (22,2 M€ devant lui être attribués sous forme de subvention pour charge de service public pour couvrir les dépenses pour le procès-verbal électronique et 4 M€ sous forme de dotation sur fond propre pour financer le projet de création d'une chaîne de traitement des forfaits post stationnement (FPS)).

Cette stabilité des recettes affectées au programme 753 est peu cohérente avec la forte croissance des PVé. Elle s'explique par la prise en charge par le programme 751 d'une partie des dépenses notamment d'éditique du programme (*cf. infra*).

#### 1.3.3.3 Programme 754 : des recettes en augmentation

Les crédits ouverts sur le programme 754 résultent :

- d'un calcul de la répartition des recettes réellement encaissées de la section 2 du CAS, au vu de la clé de répartition fixée par l'article 49 de la loi n° 2005-1719 du 30 décembre 2005 de finances pour 2006, qui s'établit à 53 % pour le programme 754 (une fois prélevées les recettes destinées au budget général et au programme 753, qui porte la subvention pour charges de service public de l'ANTAI) ;

- auquel s'ajoutent 170 M€ de recettes issues de la section 1 (amendes forfaitaires du contrôle automatisé).

Ils se sont élevés à 743,7 M€ en 2017, en hausse de 7 % par rapport à 2016 et de 11,8 % par rapport aux crédits votés en LFI.

Les crédits répartis en 2017 par le comité des finances locales en vue de financer des opérations destinées à améliorer les transports en

commun et la circulation<sup>6</sup>, sont cependant les crédits de l'année 2016, hormis 64 M€ affectés en novembre 2017.

#### 1.3.3.4 Programme P755

Le programme 755 perçoit 47 % du produit des amendes forfaitaires (hors contrôle automatisé) et des amendes forfaitaires majorées (radars et hors radars), une fois prélevées les recettes destinées au budget général et au programme 753. Ce montant a été supérieur au disponible de la loi de finances pour 2017.

En l'absence de majoration de crédits, le programme 755 a été exécuté au niveau de la LFI (438,8 M€).

## 1.4 La maîtrise de la dépense

### 1.4.1 Évaluation des dépenses en LFI

L'ensemble des hypothèses budgétaires sont effectuées en AE=CP.

Seul les programmes 751 et 753 font l'objet d'une programmation des dépenses.

Les programmes 755 et 754 fonctionnent comme des supports de reversement budgétaires à l'État (de manière plafonnée) ou aux collectivités locales (en fonction des recettes réellement perçues en année n-1).

---

<sup>6</sup> Conformément à l'article L.2334-24 du code général des collectivités territoriales (CGCT).

**Tableau n° 3 : Évolution des dépenses en LFI (en M€)**

Programmes	LFI 2016	LFI 2017	Évolution.
P751 – Structures et dispositifs de sécurité routière	224,75*	249,0	10,80 %
Action 1	104,73	131,5	25,5 %
Action 2	92,69	82,0	-11,54 %
Action 3	6,78	7,5	10,69 %
Action 4	20,54	28	36,31 %
P753 - Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	26,2	26,2	0 %
P754 - Contribution à l'équipement des CT pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	672,03	664,795	-1,08 %
P755 - Désendettement de l'État	440,54	438,77	-0,40 %
<b>TOTAL CAS</b>	<b>1 363,52</b>	<b>1 378,77</b>	<b>1,10 %</b>

\* Intègre les crédits LFI 2016 du programme 752

Tableau Cour des comptes

#### 1.4.1.1 Programme 751

Alors que les dépenses prévisionnelles du CAS sont globalement stables (+1,1 % en LFI), les dépenses prévisionnelles du programme 751 (qui représentent 18 % des dépenses du CAS) sont en forte augmentation (+10,8 %)<sup>7</sup>.

Cela s'explique essentiellement par les décisions du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) de 2015, adoptant un plan interministériel de près de 60 mesures, destinées à enrayer l'augmentation de la mortalité constatée depuis 2013.

L'action 1 « Dispositifs de contrôle », représente 51,2 % des dépenses du programme. La forte augmentation prévisionnelle de dépenses est liée à :

- l'augmentation du nombre de radars (commande anticipée de 364 nouveaux dispositifs, le nombre de radars installés devant passer de 4 450 à 4 600 en 2017 pour une prévision de 4 700 radars en 2018) et à leur plus haute technicité (radars double sens, vitesse moyenne, acquisition et de 150 nouveaux radars autonomes radars autonomes) : 46 M€

<sup>7</sup> L'effet de l'intégration du programme 752 dans le programme 751 a été neutralisé

- l'augmentation induite des dépenses de maintien en condition opérationnelles : 65 M€
- le renouvellement des radars embarqués pour permettre l'externalisation de la conduite des véhicules : 7,91 M€
- la mise en place de 300 itinéraires sécurisés en sus des 100 itinéraires existants.

*L'action 2 « Centre national de traitement »* représente 32,9 % des dépenses du programme. Elle comprend la subvention versée à l'ANTAI pour assurer le financement des systèmes d'information, du centre d'appel pour répondre aux demandes d'information des usagers, des frais partagés avec la gestion des PVé pour les bâtiments du Centre national de traitement de Rennes (CNT), des frais d'édition et d'affranchissement. Cette subvention est en diminution (11,5 %) compte tenu du fonds de roulement de l'ANTAI sur lequel il est prévu d'effectuer un prélèvement en 2017.

*L'action 3 « Soutien au programme »* représente 3 % des dépenses du programme et comprend les frais d'étude, de communication et la participation de 4,5 M€ aux frais de fonctionnement de la trésorerie du contrôle automatisé de Rennes (TCA), créée en 2005 pour mener les actions en recouvrement des AFM radar.

*L'action 4 « Fichier national du permis de conduire »* (11,2 % du programme) représente les actions de l'ancien programme 752 intégré au programme 751 en 2017. Il se répartit en deux actions : la gestion des courriers informant des retraits et restitutions de points et l'évolution du système national du permis de conduire (SNPC), l'application *FAETON* n'ayant finalement pas été déployée. L'augmentation de 36 % des crédits de l'action sont portés par les crédits de déploiement du SI (de 7,35 M€ en LFI 2016 à 14,08 M€ en LFI 2017)

#### 1.4.1.2 Programme 753

Les dépenses prévisionnelles du programme 753 ont fait l'objet d'une simple reconduction (26,2 M€) des crédits 2016, aucune évaluation précise de l'ensemble des dépenses n'ayant été effectuée. Le programme 751 absorbe de fait une partie des dépenses (entretien du bâtiment de Rennes, frais d'édition...) nécessaires à la mise en œuvre du programme 753. Selon les données transmises par la délégation à la sécurité routière, les dépenses liées au PVe peuvent être estimées à 31,2 M€ :

- 18,6 M€ correspondent aux dépenses directes imputables au PVe : éditique (impression, mise sous pli, affranchissement), équipements (fonds de concours Néo et marchés PVe et paiement immédiat) et centre d'appel ;  
 - 12,6 M€ correspondent à une estimation de la part du PVe dans les dépenses indirectes au prorata du nombre d'avis de contravention (ACO) issus des PVe pour la gestion du bâtiment CNT à Rennes, l'exploitation informatique et le pilotage support. Cette évaluation de 12,6 M€ est plutôt maximale car la complexité du traitement du contrôle automatisé est plus forte que celle du PVe.

Au total, cette approche en coût complet conduit à un montant supérieur de 5 M€ (près de 20 %) aux dépenses prévisionnelles (26,2 M€).

Le poids des dépenses partagées entre les programmes 751 et 753 explique que le délégué à la sécurité routière, responsable des deux programmes, souhaite leur regroupement au sein du programme 751. Cette évolution nécessite une mesure législative, ces deux programmes ne relevant pas de la même section. Compte tenu d'évolutions attendues dans les prochaines années sur le CAS, en lien avec la réforme de dépenalisation et de décentralisation du stationnement, entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2018, le choix a été fait de préserver la stabilité globale de l'architecture du CAS.

En l'état, l'affectation des recettes et des dépenses du programme 753 ne reflètent pas la réalité des crédits nécessaires à la gestion des PVe.

#### 1.4.2 Des dépenses en CP inférieures aux prévisions et aux crédits disponibles

Tableau n°4 : Crédits disponibles /crédits consommé 2017 (en M€)

	Crédits disponibles (1)		Crédits consommés (2)		Rapport (2)/(1)	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP
<b>CAS</b>	<b>1 997,26</b>	<b>2 004,55</b>	<b>1 386,73</b>	<b>1 362,29</b>	<b>69,43</b>	<b>67,96</b>
P-751	257,55	268	251,44	227,76	<b>97,63</b>	<b>85,62</b>
P-753	26,2	26,2	26,2	26,2	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>
P-754	1 274,74	1 273,57	670,31	669,55	<b>52,58</b>	<b>52,57</b>
P-755	438,77	438,77	438,77	438,77	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

Source : Cour des Comptes-Chorus

Compte tenu de la programmation budgétaire des différents programmes, l'analyse de l'adéquation entre les dépenses prévisionnelles,

les dépenses réelles et les crédits disponibles est surtout pertinente pour le programme 751.

1.4.2.1 Programme 751 : Des dépenses en CP inférieures aux prévisions et aux crédits disponibles, des reports importants

#### Une augmentation des crédits non consommés en CP

Après des reports de 8,54M€ en AE et 17 M€ en CP, ds crédits disponibles du programme 751 en 2017, se sont élevés à 257,54 M€ en AE et 268 M€ en CP.

Les dépenses en CP (227,76 M€) sont donc inférieures aux crédits disponibles (-38,25 M€) mais également aux crédits initialement prévus en LFI (-21,24 M€). Si on neutralise l'effet de l'intégration du programme 752 dans le programme 751, on observe une consommation inférieure de 10 M€ pour ce programme en 2017 par rapport aux crédits consommés en 2016. Ce constat est essentiellement imputable à l'action 1 du programme « *Dispositifs de contrôle* », dont les dépenses se sont élevées à 106,29 M€ en CP pour un prévisionnel de 131,5 M€. L'augmentation des dépenses prévisionnelles du CAS en LFI étaient pourtant surtout expliquées par l'augmentation des dépenses du programme 751 (près de 11 % par rapport à la LFI 2016) et par l'augmentation des dépenses de l'action 1 (+25,5 % par rapport à la LFI 2016). En exécution, les dépenses de l'action 1 sont restées stables (103,96 M€ en CP en 2017 et 102,69M€ en 2016).

Cette sous consommation des crédits est liée à l'étalement des actions de maintenance sur plusieurs mois et à certains engagements effectués en fin d'année. La délégation à la sécurité routière indique que des difficultés ont été rencontrées en 2017 avec certains fournisseurs qui l'ont contrainte à résilier l'un des marchés publics attribués.

#### Une augmentation du décalage entre la consommation d'AE et de CP

En AE les crédits engagés correspondent aux prévisions (écart de 2 % par rapport à la LFI).

On observe une augmentation du décalage entre les crédits consommés en AE et CP, par rapport à la gestion 2016. Ce point avait l'objet d'une recommandation de la Cour au titre de la gestion 2015 où il s'élevait à 101,5M. En 2016 la Cour appelait à poursuivre la réduction du décalage entre AE et CP, qui avait été limité à 13,4 M€.

En 2017 ce décalage s'élève à 23,68 M€. Dans un contexte de modification importante du parc des radars, la programmation des crédits en AE=CP, retenue pour le programme depuis la création du CAS ne semble pas adaptée. Si l'article 49 de la loi de finances de 2006 créant le CAS ne distingue pas entre les crédits en AE et CP, rien ne s'oppose à une programmation différente en AE et CP, plus respectueuse de la réalité de la programmation des opérations conformément à l'article 12 de la LOLF.

#### Des restes à payer importants

Les restes à payer constatés au terme de l'exercice 2017 s'élèvent à 123 M€ pour le programme 751. Ils étaient de 99,81 M€ en 2016 et de 94,21 M€ à la fin de l'année 2015 en prenant en compte les crédits du fichier national du permis de conduire (ex-programme 752 devenu action 4 du programme 751 en 2017).

Comme en 2015 et 2016, les restes à payer constatés au terme de l'année 2017 concernent essentiellement l'action 1 « dispositifs de contrôle ». Cela s'explique par le fait que les travaux de déploiement et de maintenance des radars s'effectuent sur plusieurs mois. Il est fréquent que la fin des prestations et le paiement interviennent au cours des années suivant celle de la commande. Cette donnée a été amplifiée par le plan gouvernemental de 2015 : des commandes ont été passées en fin d'années 2015, 2016 et 2017 afin d'assurer une couverture des premiers mois des années 2016, 2017 et 2018 de manière à éviter toute rupture d'activité.

Une partie des restes à payer résulte également d'un défaut de mise à jour des engagements juridiques pris dans le cadre de marchés à bons de commande, dont certains, malgré leur ancienneté, étaient encore comptabilisés comme restes à payer au 31/12/2017, à hauteur de 17,6 M€. Comme en 2016, le DSR indique que des travaux sont en cours avec l'ancien ministère de rattachement de la délégation à la sécurité routière, le ministère de la transition écologique et solidaire pour régler cette situation.

Les restes à payer du fichier national du permis de conduire concernent essentiellement le système informatique du système national du permis de conduire en 2017 comme en 2016 et 2015.

#### 1.4.2.2 Programme 754 : des dépenses en augmentation

##### Des dépenses en augmentation conformément à l'augmentation des recettes

Le programme 754 porte des dépenses de titre 6 (dépenses d'intervention). Les crédits figurant sur ce programme proviennent des recettes de la section 2, selon le processus décrit *supra*. Ces dépenses sont

effectuées chaque année selon le niveau des recettes encaissées au titre de l'année précédente. Les sommes affectées au programme 754 sont attribuées, dans leur totalité et conformément aux modalités fixées par la loi, aux communes et aux groupements de communes, selon le nombre d'amendes dressées sur le territoire de chaque collectivité concernée au cours de l'exercice N-2 (hormis pour les communes de moins de 10 000 habitants qui reçoivent les crédits sur projet accepté par le conseil départemental), et aux départements en fonction de la longueur de leur voirie

En 2017, les dépenses se sont élevées à 670 310 751 € en AE et à 669 552 455 € en CP, en augmentation de 5,2 % et 5% par rapport à 2016 (637,28 M€ en AE et 637,59 M€ en CP), en cohérence avec la hausse des recettes des amendes entre 2015 et 2016. Elles sont effectuées chaque année au cours de deux répartitions

- en février de l'année 2017, la part du produit des amendes revenant aux communes et groupements est versée au titre de l'année 2016. Ce montant dépend du niveau des recettes encaissées au titre des amendes forfaitaires au cours de l'année 2016.

- en novembre 2017, la part des amendes radars attribuée aux départements est versée au titre de l'année 2017 (64 M€ fixés par l'article 47 de la loi de finances initiale 2013).

**Tableau n°5 : Répartition des dépenses du programme 754 :**

	AE	CP
dépenses au titre de la répartition 2014	3 704 €	3704 €
dépenses au titre de la répartition 2015	1 154 683 €	1 154 683 €
dépenses au titre de la répartition 2016	605 152 352 €	605 112 809 €
dépense de la réserve pour rectifications	12 €	12€
dépense au titre de la répartition 2017 (répartition des amendes radars 2017)	64 000 000 €	63 281 247 €
<b>TOTAL</b>	<b>670 310 751 €</b>	<b>669 552 455 €</b>

Source DGCL.

La différence de 758 296 € entre les AE et les CP consommés en 2017 résulte des crédits restants à consommer au 31 décembre 2017 pour un montant de 758 296 € en CP : 718 753 € en CP n'ont pas été consommés par la préfecture de Seine-et-Marne au titre des amendes radars 2017 et 39 543 € n'ont pas été consommés par la préfecture de la Guadeloupe au titre de la répartition 2016 pour les communes de moins de 10 000 habitants

(39 543 €). Les AE ayant été engagées tardivement au mois de décembre, les DRFIP n'ont pas pu traiter intégralement les CP au 31 décembre 2017.

#### Les reports de crédits

Au 31 décembre 2017, les crédits non consommés et dus aux collectivités locales du programme 754 s'élevaient à 603 259 015 € en AE et à 604 017 311 € en CP, correspondant aux éléments suivants :

**Tableau n°6 : reports de crédits**

	<b>AE</b>	<b>CP</b>
Crédits dus au titre de la répartition 2014	0 €	0 €
Crédits dus au titre de la répartition 2015	3 706 €	3 706 €
Crédits dus au titre de la répartition 2016	1 665 156 €	1 704 699 €
Crédits de la réserve pour rectifications	799 988 €	799 988 €
Crédits au titre de la répartition 2017 (LFI 2017 – répartition des amendes radars 2017)	600 790 165 €	601 508 918 €
<b>TOTAL</b>	<b>603 259 015 €</b>	<b>604 017 311 €</b>

*Source DGCL*

Ces crédits seront demandés en report pour 2018.

## **1.5 La soutenabilité**

### **1.5.1 Les conséquences de la décentralisation du stationnement**

La soutenabilité budgétaire du CAS doit être analysée en tenant de l'impact de la réforme de dépenalisation et décentralisation du stationnement payant, mise en œuvre au 1<sup>er</sup> janvier 2018, dont l'impact se traduira par la sortie évaluée à 200 M€ du CAS, dont 95 M€ antérieurement affectés au programme 755, l'autre partie des recettes étant désormais directement perçue par les collectivités territoriales participant à la réforme.

La perte de recettes sur l'État a été anticipée par une modification de l'architecture du CAS, les 170 M€ issus de la section 1 et antérieurement directement affectés au programme 754 seront divisés à compter de 2018 entre 95 M€ affectés au programme 755 et 75 M€ affectés au programme 754.

La loi de finances rectificatives 2016 (article 78) a précisé les modalités de compensation des pertes de recettes des collectivités territoriales au titre de la décentralisation du stationnement payant qui

entrera en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2018. (Voir partie « Suivi des recommandations »). Il convient de souligner que les conséquences sur le CAS seront progressives, les recettes distribuées aux collectivités locales en 2018 étant fondées sur les recettes 2017. 2018 doit donc être analysée comme une année de transition dans laquelle les collectivités locales percevront les recettes du forfait post stationnement (FPS) et les recettes 2017 issues des amendes de circulation et de stationnement.

Concernant l'ANTAI, la loi MAPTAM offre aux communes la possibilité d'assurer une gestion directe du forfait post stationnement ou de passer par l'ANTAI pour faire envoyer au domicile du redevable le forfait post stationnement. Dès lors que la phase de recouvrement forcé est enclenchée au bout des trois mois de délai accordés pour le paiement spontané, le traitement des impayés revient exclusivement à l'État, et en ce cas, l'ANTAI est en charge de l'émission du titre exécutoire pour l'ensemble des communes.

Afin de sécuriser les échanges avec les collectivités, deux conventions ont été prévues, selon le degré d'implication demandé à l'ANTAI.

Au 24 janvier 2018, 430 collectivités avaient signé une convention cycle complet et 25 une convention cycle partiel avec l'ANTAI.

Au total, malgré une augmentation des dépenses prévisionnelles 2018 de l'ANTAI de 11 %, en rupture avec la stabilité des années antérieures, la soutenabilité budgétaire ne paraît pas affectée, les recettes attendues en 2018 (8,6 M€ de refacturation aux collectivités locales) permettant de couvrir les coûts supportés par l'ANTAI pour la mise en œuvre de la réforme de décentralisation et dépenalisation du stationnement.

### **1.5.2 Des perspectives de recettes, hors réforme du stationnement, qui assurent la soutenabilité des programmes 751 et 753 malgré des taux de paiement qui restent décevants**

Comme en 2016, les crédits disponibles en 2017 sont supérieurs aux dépenses et aux crédits votés en LFI. Les perspectives ouvertes par l'achèvement de l'application du plan gouvernemental de décembre 2015, dont de nouvelles mesures seront appliquées en 2018 (achèvement de l'implantation des radars, développement des radars leurre, externalisation des radars embarqués), laissent présager une augmentation des recettes,

d'autant que de nouvelles mesures (limitation à 80 km/heure sur certaines portions de routes départementales) se profilent. Par ailleurs, la disponibilité des radars est conforme aux prévisions depuis plusieurs années et des progrès sont effectués dans les relations avec les pays étrangers, ce qui augmente le taux de transformation des avis d'infraction en avis de contravention et *in fine* le taux de paiement. Enfin les difficultés rencontrées en 2016 pour assurer dans de bonnes conditions la transformation des avis d'infraction radar en avis de contravention (69 % de transformation en 2016) ont été résolues en 2017 (taux de transformation supérieur à 75 %)<sup>8</sup>.

Dans ce contexte, les perspectives de recettes issues des amendes de sécurité routière sont en augmentation prévisionnelle sur 2018 (927,8 M€ en LFI 2018 pour les AF radar contre 844 M€ en LFI2017).

Parallèlement, les coûts de traitement des infractions diminuent. Le coût de traitement d'un avis de contravention était de 4,69 € en 2012, de 3,02 € en 2016 et de 2,77 € en 2017.

Ainsi malgré le taux de paiement des amendes, qui reste décevant, il ne semble pas y avoir de difficultés à anticiper à moyen terme sur la soutenabilité du CAS.<sup>9</sup>

Les taux de paiement au stade de l'AF stagnent, voire connaissent une légère diminution malgré la diversification des modalités de paiement et le développement des moyens dématérialisés :

- le taux de paiement au stade de l'AF<sup>10</sup> pour le contrôle automatisé s'élevait à 76,9 % sur la période octobre 2016 - septembre 2017 contre 78,0 % sur la période octobre 2015 - septembre 2016 ;
- le taux de paiement au stade de l'AF<sup>11</sup> pour le PVE était de 62,9 % sur la période octobre 2016 - septembre 2017 au lieu de 63,0 % sur la période octobre 2015 - septembre 2016.

Le taux de paiement au stade de l'AFM<sup>12</sup> pour le contrôle automatisé s'élève à 25,7 % pour la période janvier-décembre 2016

---

<sup>8</sup> Analyse développée dans le rapport public annuel de la Cour des comptes 2018, tome 2, chapitre IV « La gestion des amendes de circulation : une dématérialisation achevée, des insuffisances à surmonter ».

<sup>9</sup> Les données figurant dans les paragraphes ci-dessous sont actualisées par rapport à celles figurant dans le rapport public annuel de la Cour des Comptes 2018 précité.

<sup>10</sup> Incluant la France et les pays étrangers partenaires ou non.

<sup>11</sup> Incluant la France et les pays étrangers partenaires ou non.

<sup>12</sup> Incluant le France et les pays étrangers partenaires ou non.

(dernier taux stabilisé), en baisse de 5,3 points par rapport à la période janvier-décembre 2015 (31,0 %)

Le taux global de paiement des amendes calculé dans le programme 156<sup>13</sup> est en diminution (79,35 % en 2014, 76,88 % en 2015, 75,34 % en 2016, prévision de 76 % en 2017 dans le PLF 2018 ) sans qu'aucune perspective d'amélioration soit prévue à court terme, la cible étant de 76 % en 2020.

La Cour souligne qu'une solution rapide doit être trouvée pour le remplacement du logiciel de recouvrement des amendes (AMD), dont le caractère obsolète est attesté et qui est responsable d'une perte de 200 M€ par an selon les estimations de la DGFIP.

La soutenabilité du CAS pourrait devenir plus aléatoire si la politique de sécurité routière se traduisait par une évolution vertueuse des comportements des usagers de la route, entraînant une forte diminution des infractions, ou si à l'inverse, l'acceptabilité du contrôle automatisé de la vitesse venait à se retourner de manière significative. Aucune de ces deux hypothèses ne semble devoir être retenue à ce stade.

---

<sup>13</sup> Programme « gestion fiscale et financière de l'État et du secteur public ».

## 2. LES GRANDES COMPOSANTES DE LA DEPENSE

### 2.1 Dépenses par titres

Le tableau suivant décompose les crédits par titre au sein de chacun des programmes. Cette structure est similaire à celle des années antérieures et n'appelle pas de commentaires particuliers.

**Tableau n° 7 : Exécution 2017 CP par titre en M€**

	Titre 3	Titre 5	Titre 6	Titre 7	Total
P 751	197,78	16,87	1,12	12	227,76
P 753	22,2			4	26,2
P 754			669,55		669,55
P 755	438,8				438,8
Total CAS	657,96	17,69	670,67	16	1362,31

Source : Cour des comptes d'après donnée DGCL, DB, DSR

### 2.2 L'agence nationale de traitement automatisé des infractions - ANTAI

Le budget de l'ANTAI est essentiellement abondé par les subventions des programmes 751 et 753 qui représentent, en 2017, 98,7 % de l'ensemble des recettes de l'agence.

#### 2.2.1 Subventions versées à l'opérateur et poids de l'opérateur dans la mission

En 2017, les subventions versées à l'ANTAI se sont élevées à 108,2 M€ (82 M€ sur le programme 751 et 26,2 M€ sur le programme 753), en baisse de 10,7 M€ par rapport en 2016. Ce montant représente 11,7 % de la dépense totale constatée en 2017 pour les programmes 751, 753 et 754 et 42,6 % de la dépense des seuls programmes 751 et 753.

Les subventions versées à l'opérateur s'élevaient à 118,9 M€ (92,7 M€ via le programme 751 et 26,2 M€ via le programme 753) en 2016, soit 13,2 % des dépenses des programmes 751, 753 et 754.

### **2.2.2 L'exercice de la tutelle et l'élargissement des missions de l'opérateur**

L'ANTAI (Agence nationale pour le traitement automatisé des infractions) a été créée en 2011 pour piloter l'ensemble de la chaîne contraventionnelle depuis la gestion du message d'infraction issu du « flash radar » ou des procès-verbaux électroniques (PVe), jusqu'à l'envoi de l'avis de contravention puis la facilitation des paiements au niveau de l'amende forfaitaire et de la contestation, grâce au développement d'un site internet.

Son activité s'est considérablement développée depuis cette date, compte tenu, d'une part, de la forte augmentation de son activité traditionnelle (développement des radars et substitution presque achevée du procès-verbal électronique au carnet à souches) et, d'autre part, de l'attribution de nouvelles missions par la loi MAPTAM du 27 janvier 2014 et la loi du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXI<sup>ème</sup> siècle. Par ailleurs la DGFIP a souhaité s'appuyer sur la compétence de l'ANTAI pour moderniser son application de recouvrement des amendes, à bout de souffle depuis plusieurs années. Ce dernier projet semble cependant être remis en question, la DINSIC ayant souhaité que son périmètre et les conditions de sa mise en œuvre soient revues. Aucune décision définitive sur l'implication de l'ANTAI n'était encore prise au moment de la rédaction de la présente note d'exécution budgétaire.

Le décret de création de l'ANTAI a été modifié par le décret n° 2017-1136 du 5 juillet 2017, qui attribue à l'agence plusieurs missions : une mission première, la sécurité routière, à laquelle s'ajoute le traitement des redevances de stationnement (forfait post stationnement - FPS) et les infractions autres que routières mentionnées à l'article R.481 du code de procédure pénal. Le décret prévoit également que l'agence peut agir en qualité de prestataire de l'État ou de tout organisme public ou privé chargé d'une mission de service public.

Ce contexte d'évolution du décret sur les missions de l'ANTAI a été l'objet d'échanges fournis entre l'ANTAI et sa tutelle, le décret de 2017 apparaissant comme un compromis entre une extension des missions de l'ANTAI à l'automatisation des processus des infractions bien au-delà de la seule sécurité routière et une spécialisation de l'Agence sur la seule sécurité

routière, qui aurait pu intégrer d'autres dimensions de cette politique (traitement statistique).

Le délégué à la sécurité routière a exercé en 2017 comme en 2016 une tutelle rigoureuse de l'agence. Un nouveau contrat d'objectif et de performance a été signé pour les années 2016-2019. Une lettre d'objectif annuel est désormais envoyée au directeur de l'ANTAI (lettre du 23 juin 2017 pour l'année 2017) et des réunions régulières sont organisées entre le DSR et l'ANTAI.

### 2.2.3 La gestion des crédits

Les recettes de l'ANTAI se sont élevées en 2017 à 109,75 M€, issues à 98,6 % des programmes 751 (82M€) et 753 (262 M€). Les autres produits (1,55 M€) comprennent 0,75 M€ de refacturation au titre des prestations SNCF, 0,2 M€ de sous-location de locaux au CNT et 0,6 M€ de remises postales.

Elles sont en diminution de 10 M€ par rapport à 2016 (120,07 M€) compte tenu de la diminution de la subvention attribuée par le programme 751, dont le budget initial prévoyait qu'elle serait compensée par un prélèvement sur fond de roulement. Celui-ci n'a pas été nécessaire compte tenu des dépenses exécutées. Le fond de roulement a continué d'augmenter en 2017 (30 M en 2015, 37,8 M€ en 2016, 41,3 M€ en 2017) et représente près de 5 mois d'activité (4,7 mois). L'importance du fonds de roulement est justifiée par le DSR par la nécessité de pouvoir anticiper dans de bonnes conditions les évolutions en 2018 et les décalages de paiements potentiels issus des collectivités territoriales. Il conviendra d'apprécier, dans la prochaine note d'exécution budgétaire, si tel a été le cas.

Entre 2015 et 2017, les dépenses de l'Agence, malgré une augmentation de l'activité de traitement de la verbalisation sont en légère diminution.

**Tableau n° 8 : Évolution des dépenses de l'ANTAI (2015-2017) en M€**

	2015	2016	2017
Personnel	0,74	1,56	2,55
Fonctionnement	99,95	112,29	94,27
Investissement	12,71	1,57	15,47
TOTAL	113,4	115,42	112,29

Source : DSR

Les dépenses de fonctionnement et d'intervention (94,3 M€ en CP) constituent le premier poste de dépenses correspondant pour l'essentiel aux dépenses d'éditique, d'exploitation informatique et de support (gestion du centre national de traitement -CNT et dépenses courantes de l'agence). Elles intègrent par ailleurs les remboursements de personnels mis à disposition ou affectés (programmes 176 et 152) qui sont en nette diminution compte tenu de leur transfert progressif en titre 2. La diminution des dépenses est également expliquée par la diminution des coûts de traitement des avis de contravention (de 4,69 € en 2012, de 3,02 € en 2016 et de 2,77 € en 2017).

Les dépenses d'investissement (15,5 M€ en CP) sont en forte hausse par rapport à l'exécution 2016 (1,5 M€ en CP). Elles concernent principalement des dépenses d'évolutions et de développements informatiques et notamment en 2017 les prestations liées au nouveau marché pour le traitement des forfaits post stationnement et différents travaux réalisés sur les principaux marchés (lot 1 « Informatique » et lot 2 « Éditique ») avec le versement notamment d'une avance au titre de la refonte de l'application *WinOMP*.

L'évolution importante des dépenses de personnel (+63 %) s'explique, d'une part, par les nouveaux recrutements intervenus dans le cadre du plafond fixé pour l'ANTAI (*cf. infra*) et, d'autre part, par le transfert en gestion d'un agent porté antérieurement par le programme 216 - *Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur*, donnant lieu à remboursement.

En rupture avec la tendance à la stabilisation des dépenses observées entre 2015 et 2017, le budget initial 2018 dont les dépenses prévisionnelles en CP s'élèvent à 124,7 M€ est en forte progression (réforme du stationnement, projets informatiques, adaptation de la chaîne de production aux nouveaux dispositifs de forfaitisation des délits). Pour faire face à cet accroissement d'activité, l'agence a prévu de renforcer sa capacité de pilotage en complétant ses équipes techniques et administratives (plafond d'emplois porté de 34 à 41 ETPT).

#### **2.2.4 Un plafond d'emplois en augmentation pour répondre aux nouvelles missions**

L'ANTAI a connu une augmentation de ses effectifs au cours des dernières années correspondant d'une part au renforcement du pilotage

des marchés de l'agence pour faire face à l'allotissement du marché CNT4 et d'autre part à l'augmentation de ses missions.

**Tableau n° 10 : Évolution du plafond et du schéma d'emplois**

EMPLOIS	2015	2016	2017	2018
Plafonds d'emplois en ETPT				
LFI/LFR	6/26	32	34	41
Exécuté	22,5	25,9	30,3	
ETP rémunérés	25	31	34	40
Par l'ANTAI	6	26	30	38
Remboursement au MI	19	5	4	2
Schéma d'emploi (ETP)				
LFI		6	2	7
Exécution		6	3*	6

Source : ANTAI

\*1 ETP a été recruté fin 2017 au titre du plafond d'emplois 2018

En 2017, le plafond d'emplois autorisé de 34 ETPT a été exécuté à hauteur de 30,3 ETPT en raison de la vacance infra annuelle. L'effectif réel au 31 décembre 2017 était de 34 ETP dont 2 créations d'emplois au titre du schéma d'emplois 2017 et 1 création d'emploi anticipée au titre du schéma d'emplois 2018.

L'évolution de la masse salariale de plus de 13 % (de 2,79 M€ en 2016 à 3,6 M€ en 2017) est conforme à l'augmentation des effectifs.

L'ANTAI bénéficie également de 4 agents mis à disposition contre remboursement ne figurant pas au plafond d'emplois de l'agence et portées par d'autres programmes :

- un officier de gendarmerie remboursé au programme 152 « Gendarmerie nationale » ; cet emploi correspond aux travaux de correspondance entre les PVe et NEO gend ;
- trois inspecteurs des finances publiques remboursés au programme 156 - *Gestion fiscale et financière de l'État et du secteur public local* au titre du projet Rocade. Il convient de souligner que la récente décision de mise en attente du projet dans la perspective d'une redéfinition de son périmètre appelle une décision rapide sur l'affectation de ces personnes. Alors que leur affectation tardive et a eu pour conséquence de retarder l'engagement du projet, leur maintien à l'agence ne saurait perdurer sans décision confirmant l'attribution d'un projet de rénovation du logiciel de recouvrement des amendes à l'ANTAI.

## 3. LA QUALITE DE LA GESTION

### 3.1 La conformité aux principes et règles du droit budgétaire

Comme la Cour l'a souligné les années précédentes, cette architecture budgétaire présente le défaut de ne pas être conforme à la LOLF dont l'article 21 prévoit que les comptes d'affectation spéciale retracent des opérations budgétaires financées au moyen de recettes particulières qui sont, par nature, en relation directe avec les dépenses concernées.

Cette disposition n'est pas pleinement respectée, les dépenses du programme 755 - *Désendettement de l'État* sont sans rapport avec la nature des recettes du CAS.

Par ailleurs le fait qu'une partie importante des recettes issues des amendes de circulation et de stationnement ne soit pas affectée au CAS (près de 23 % des recettes) alimente la confusion sur la nature du CAS et la suspicion sur l'utilisation du produit des amendes.

Cependant, en application de l'article 160 de la LFI pour 2017, un rapport a été annexé au PLF pour 2018 sur « l'utilisation par l'agence de financement des infrastructures de transport de France et par les collectivités territoriales du produit des recettes qui leur est versé par le compte d'affectation spéciale *Contrôle de la circulation et du stationnement routiers* ».

S'agissant de l'AFIFT, ce rapport mentionne la part du produit des amendes radars (environ 400 M€) dans le total des recettes de l'agence (plus de 2 Md€ en 2016). Il indique que « l'agence contribue de façon significative à la lutte contre l'insécurité routière par les investissements qu'elle finance, bien au-delà des recettes issues du CAS ». À l'appui, le rapport fournit la liste des investissements de développement et de modernisation du réseau routier, financés en 2016 par l'AFIFT pour un montant total de 780 M€. Il n'isole pas la part des investissements visant spécifiquement la lutte contre l'insécurité routière et financés par le produit des amendes radars, estimant que toute dépense d'infrastructure contribue à la diminution de l'insécurité routière. Aucune classification ni aucune étude d'impact ne permet

cependant d'évaluer la contribution effective des différents travaux cités à la politique de sécurité routière.

En ce qui concerne les recettes du CAS affectées aux collectivités locales par l'intermédiaire du programme 754<sup>14</sup>, le rapport fournit la répartition du produit des amendes entre les départements. Sur l'utilisation qui en est faite par les collectivités au regard des dispositions prévues par les textes<sup>15</sup>, qui n'ont pas toutes un lien direct avec la lutte contre l'insécurité routière, le rapport fournit une répartition par nature d'opération, établie à partir de la synthèse des décisions d'attribution de crédits des conseils départementaux. Cette étude se limite donc aux communes de moins de 10 000 habitants.

Sur cette seule base, l'affectation des crédits à des opérations de sécurité routière paraît attestée (travaux commandés par les exigences de sécurité routière : 54 % des dépenses, aménagement de carrefours : 16 % ; aménagement de cheminement de piétons : 10 % ; acquisition et installation de radars pédagogiques : 2 % ; aménagement de sécurité en zone scolaire : 10 % ; installation et développement de signaux lumineux et de la signalisation horizontale : 6 % ; gestion de parcs de stationnement : 3 %).

La Cour considère que cette étude devra être élargie aux communes de plus de 10 000 habitants, qui représentent 87 % des crédits attribués aux communes et EPCI.

Par ailleurs, les programmes 754 et 755 ne sont pas à proprement parler des programmes mais des supports budgétaires qui permettent des reversements de recettes non plafonnées.

Enfin la gestion de certains programme présente des difficultés :

- la distinction entre les programmes 751 et 753 apparaît insuffisante, en recettes comme en dépenses. Un choix devra être

---

<sup>14</sup> Pour les communes et EPCI de plus de 10 000 habitants, les délégations de crédits sont effectuées directement en fonction du nombre de contraventions émises sur leur territoire ; pour les communes et EPCI de moins de 10 000 habitants, le conseil départemental arrête la liste des bénéficiaires en fonction du coût et de l'urgence des travaux présentés, sur la base d'une enveloppe de crédits transmises par la préfecture.

<sup>15</sup> Les dotations versées aux collectivités territoriales à partir du programme 754 doivent être utilisées, en vertu du CGCT (article R.2334-12) pour financer des opérations concernant la circulation routière au sens large (étude et mise en œuvre plans de circulation, création de parcs de stationnement, installation et développement de signaux lumineux et de la signalisation horizontale, aménagement de carrefours, etc.) mais aussi les transports en commun

effectué entre une fusion des programmes ou une attribution des recettes et des dépenses conformes à la réglementation ;

- le fait de dissocier les programmes 207 - *Sécurité et éducation routière*, inclus dans la mission *Sécurités* et les programmes 751 et 753, trois programmes sous la responsabilité du délégué à la sécurité routière, mérite également réflexion. En effet, la répartition de certaines dépenses entre les programmes 207 et 751 relève autant de la disponibilité des crédits que d'une logique d'affectation par nature, compte tenu de l'objet des programmes. Ainsi le CBCM<sup>16</sup> recommandait un rattachement au programme 751 des dépenses prévisionnelles de communication de fin d'année assumées par le programme 207 en 2017, en raison de marges de manœuvre supérieures en fin d'année du programme 751. Cette constatation n'a pas été contestée par la DSR et des corrections ont été apportées dans l'affectation de ces dépenses en LFI 2018.

L'ensemble de ces éléments montre que l'existence même du CAS, dans sa construction actuelle, reste problématique. La logique voudrait que l'ensemble de la politique de sécurité routière soit porté par le budget général, les amendes de circulation et de stationnement y étant affectées. Néanmoins une telle réforme n'est concevable qu'à partir du moment où le DSR sera en mesure d'assurer que les documents budgétaires<sup>17</sup> retracent effectivement l'ensemble des dépenses effectuées au titre de la sécurité routière par l'État et l'ensemble des collectivités territoriales.

### 3.2 La démarche de performance

L'ensemble des données utilisées pour ce paragraphe pour l'année 2017 sont des données provisoires. Leur interprétation doit donc être effectuée avec prudence.

---

<sup>16</sup> Avis du 25 janvier 2017 sur la programmation initiale des crédits du programme 207 « *Sécurité et éducation routière* »

<sup>17</sup> Document de politique transversale et rapport annexé au PLF sur l'utilisation par l'AFIFT et par les collectivités territoriales des recettes qui leur sont versées au titre du CAS qui devrait alors être revu en conséquence.

### **3.2.1 Des indicateurs globalement adaptés pour évaluer la chaîne de traitement de la verbalisation à l'envoi de l'avis de contravention**

Les indicateurs de performance du CAS sont portés par les programmes 751 et 753. Ils sont ciblés d'une part sur la performance des outils de la verbalisation (taux de disponibilité des radars) et de la chaîne de traitement (taux de transformation des messages d'infraction en avis de contravention pour les radars et les Pve) et d'autre part sur l'évolution du comportement des conducteurs (évolution de la vitesse moyenne et nombre de lettres de retrait et de restitution de points).

#### **3.2.1.1 Comportement des usagers : des indicateurs trop globaux**

L'interprétation de ces deux indicateurs est difficile :

##### Indicateur1 : Évolution des vitesses moyennes<sup>18</sup>

Concernant la vitesse moyenne, si l'on adopte comme référence l'année 2012 (80,6 km/h), la vitesse moyenne des véhicules légers tous réseaux confondus reste globalement stable, en légère diminution (prévision de 78,1 km en 2017). Toutefois cette stabilité apparente masque de fortes disparités selon les types de réseaux. On observe en effet une augmentation de 5 km/h des vitesses pratiquées par les véhicules légers sur les autoroutes limitées à 130 km/h et de 2 à 3 km/h sur le réseau limité à 110 km/h, une stabilité sur le réseau limité à 90 km/h ainsi que dans les traversées de petites agglomérations, et une légère baisse (de 1 à 2 km/h) en agglomération.

Compte tenu de sa stabilité qui masque des comportements différents, il n'est pas certain que cet indicateur global soit le plus utile pour guider les mesures de sécurité routière.

##### Indicateur 2 : Nombre total de lettres de restitution et de retrait de points<sup>19</sup>

Concernant les retrait et réaffectation de points, l'analyse en 2017 est compliquée par l'application d'une mesure nouvelle (amende forfaitaire

---

<sup>18</sup> L'ONISR (observatoire national interministériel de la sécurité routière) fait réaliser des mesures de vitesse sur un panel de 215 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.

<sup>19</sup> Les lettres d'information sont éditées et adressées aux titulaires du permis de conduire par l'Imprimerie nationale, pour le compte du ministère de l'intérieur

en cas de non désignation du conducteur par le représentant légal d'une personne morale (article L121-6 du code de la route)) qui contribue à la forte augmentation des courriers, sans que la Cour soit en mesure d'identifier sa part dans l'augmentation globale. Le nombre de lettres de retrait de points a fortement augmenté en 2017 (+6,5 % entre 2015 et 2016 et + 35,5 % entre 2016 et 2017).

Entre 2016 et 2017, le nombre de lettres de restitution de points a également augmenté (+ 16,5 %).

### 3.2.1.2 Performance de la chaîne de traitement

#### Un taux de disponibilité des radars<sup>20</sup> satisfaisant

Depuis plusieurs années désormais, le taux de disponibilité des radars est satisfaisant, conforme à l'objectif de 93 % (prévision de 93,08 % en 2017). Les perturbations engendrées par le pic de chaleur ont en effet été bien anticipées par le DSR et aucun pic de vandalisme n'a été constaté, sauf à l'encontre des radars autonomes, qui représentent une minorité des radars installés (environ 6,5 %), dont certains ont été totalement détruits (40 contre 23 en 2016).

#### Un taux de transformation des messages d'infractions (MIF) en avis de contravention (ACO) satisfaisant pour les PVe, conforme à la cible pour le contrôle automatisé

La pertinence du rapport ACO/MIF pour évaluer la qualité de la chaîne de traitement est attestée par la sensibilité de l'indicateur. La difficulté rencontrée en 2016 (engorgement de l'un des points de traitement -le CACIR- lié à la forte augmentation de la verbalisation) s'est aussitôt traduite par une dégradation de l'indicateur qui est tombé en dessous de 70 % pour la verbalisation par radar<sup>21</sup>. Les mesures correctrices ont permis de retrouver un taux légèrement supérieur à 75 % en 2017, conforme à la cible.

---

(délégation à la sécurité routière), afin d'informer le conducteur d'un retrait ou d'une restitution sur le capital de points de son permis de conduire. Elles sont comptabilisées sur la base des lettres effectivement expédiées par l'Imprimerie nationale.

<sup>20</sup> 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.

<sup>21</sup> Pour les seuls véhicules français.

Cette cible est cependant faible par rapport à la cible et à la réalité de transformation des infractions émises par PVe (96 %). Les raisons en sont connues : difficulté de lecture des plaques d'immatriculation, capacité technique des radars, etc.

Le délégué à la sécurité routière estime que cet écart confirme la réalité de l'intervention du CACIR, ce qui est de nature à favoriser l'adhésion des citoyens à la politique menée. Néanmoins cette cible signifie que près de 25 % des infractions relevées par radar ne sont pas transformées en avis de contravention, la plupart du temps non pas parce que l'infraction n'est pas réelle mais du fait d'une attitude peu civile du conducteur (plaques défectueuses, absence de changement de carte grise...) ou encore d'un manque de fiabilité du radar.

Une augmentation de la cible et des résultats atteints semble nécessaire, compte tenu de la technicité accrue des radars.

### **3.2.2 Un indicateur plus global sur l'ensemble de la chaîne de traitement apparaît indispensable**

Cependant ces indicateurs ne rendent pas compte de l'ensemble du CAS et leur lien avec les données budgétaires apparaît ténu. Le seul indicateur pour lequel ce lien est établi est le taux de disponibilité des radars, qui peut être mis en regard des coûts d'acquisition et d'entretien, sous réserve du statu quo en matière de dégradation volontaire.

Aucun indicateur ne permet d'évaluer l'ensemble de la chaîne de la verbalisation au paiement de la contravention, qu'il s'agisse de la verbalisation automatisée ou de la verbalisation par PVe. Le fait que l'objectif de la verbalisation soit le changement de comportement des conducteurs et non l'augmentation des recettes ne fait pas perdre de son intérêt à cet indicateur global pour trois raisons :

- le caractère dissuasif du contrôle est porté par la perte de points mais également (et uniquement pour les PVe) par la sanction financière.

- l'ANTAI a pris différentes mesures depuis 2015 pour faciliter les paiements directs avant majoration (diversification des modes de paiement, centrale d'appel...). Aucun indicateur de performance dans le CAS ne permet d'évaluer l'efficacité de cette action. Un indicateur serait d'autant plus intéressant que les résultats 2017 de paiement direct sont décevants (cf. supra « Soutenabilité budgétaire »).

-enfin le DSR souligne que la responsabilité du paiement incombe à la DGFIP. Les recettes du CAS résultant effectivement des encaissements de la DGFIP, un indicateur co-construit avec la DGFIP aurait toute sa pertinence. Il permettrait d'alimenter une réflexion et si nécessaire des études conjointes permettant d'expliquer les différences importantes entre les taux de paiement selon le type de verbalisation.

## 4. LES RECOMMANDATIONS DE LA COUR

### 4.1 Le suivi des recommandations formulées au titre de 2016

Au titre de la gestion 2016, la Cour avait formulé 4 recommandations :

*1-Accentuer les efforts de rationalisation de la programmation budgétaire engagés en 2016 en s'appuyant sur des prévisions de recettes prenant mieux en compte les informations disponibles au moment du vote de la loi de finances initiale. Poursuivre la réduction du décalage entre AE et CP sur le programme 751.*

Il n'a pas été répondu à cette recommandation. Il est donc proposé de la renouveler en la modifiant.

La DB comme le DSR indiquent que les prévisions de recettes sont établies en fonction des données disponibles mais que la volatilité des recettes des amendes de circulation et de stationnement routiers rend difficile cet exercice de programmation.

Néanmoins, l'analyse des hypothèses budgétaire montre une sous-estimation des résultats de certains des indicateurs qui fondent les hypothèses.

Concernant le programme 751, le décalage entre AE et CP est supérieur en 2017 au résultat 2016.

*2- Anticiper les effets de la décentralisation et de la dépenalisation du stationnement payant au 1<sup>er</sup> janvier 2018 sur le programme 754. Évaluer l'efficacité des dépenses portées par ce programme au regard des objectifs stratégiques de la mission à laquelle elles se rattachent.*

La loi de finances rectificatives 2016 (article 78) a précisé les modalités de compensation des pertes de recettes des collectivités territoriales au titre de la décentralisation du stationnement payant qui entrera en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2018. Par ailleurs des simulations ont été effectuées par la DGCL permettant d'anticiper concrètement les mécanismes de compensation, notamment en Ile-de-France.

Par ailleurs, conformément à l'article 160 de la LFI pour 2017, un rapport a été présenté par le Gouvernement, en annexe générale au projet de loi de finances pour 2018, sur l'utilisation par l'Agence de financement

des infrastructures de transport de France (AFIFT) et par les collectivités territoriales, du produit des recettes qui leur est versé par le compte d'affectation.

Ce rapport, qui constitue un premier élément de réponse à la recommandation, nécessite certaines améliorations. Il fait l'objet d'une recommandation spécifique au titre de la gestion 2017

*3- Supprimer le partage formel du CAS en deux sections et poursuivre la réduction du nombre de ses programmes, source de complexité sans justification.*

Cette recommandation n'a pas été complètement suivie. Si le programme 752 a été intégré au programme 751, tel n'est pas le cas du programme 753, malgré le souhait du délégué à la sécurité routière. Ce programme n'appartenant pas à la même section que le programme 751, la modification souhaitée aurait impliqué une révision en profondeur de l'architecture du CAS, éventuellement la suppression des deux sections.

Compte tenu d'évolutions plus importantes attendues dans les prochaines années sur le CAS, liées notamment à la mise en œuvre de la loi de dépenalisation et de décentralisation du stationnement payant, la stabilité à court terme de l'architecture du CAS a été privilégiée.

*\*4-Prévoir dès que possible une réorganisation en profondeur du CAS dont le fonctionnement actuel ne répond pas au principe de spécialité défini à l'article 21 de la LOLF [2012]*

Cette recommandation n'a pas été suivie, pour les raisons évoquées ci-dessus.

## **4.2 Récapitulatif des recommandations formulées au titre de la gestion 2017**

Au titre de la gestion 2017, quatre recommandations sont effectuées :

*1-Accentuer les efforts de rationalisation de la programmation budgétaire engagés en 2016 en s'appuyant sur des prévisions de recettes prenant mieux en compte les informations disponibles au moment du vote de la loi de finances initiale.*

*2- Définir une programmation différente en AE et en CP sur le programme 751*

*3- - Sans préjudice d'une réorganisation en profondeur ultérieure du CAS, supprimer son partage formel en deux sections et poursuivre la réduction du nombre de ses programmes, source de complexité sans justification.*

*4- Compléter le rapport présenté par le Gouvernement, en annexe générale au projet de loi de finances, sur l'utilisation par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIFT) et par les collectivités territoriales du produit des recettes qui leur est versé par le CAS, par une étude sur l'usage des crédits du programme 754 par les communes de plus de 10 000 habitants.*