Cour des comptes

Compte d'affectation spéciale Contrôle de la circulation et du stationnement routiers

---

Note d'analyse
de l'exécution budgétaire
2016

Contrôle de la circulation et du stationnement routiers

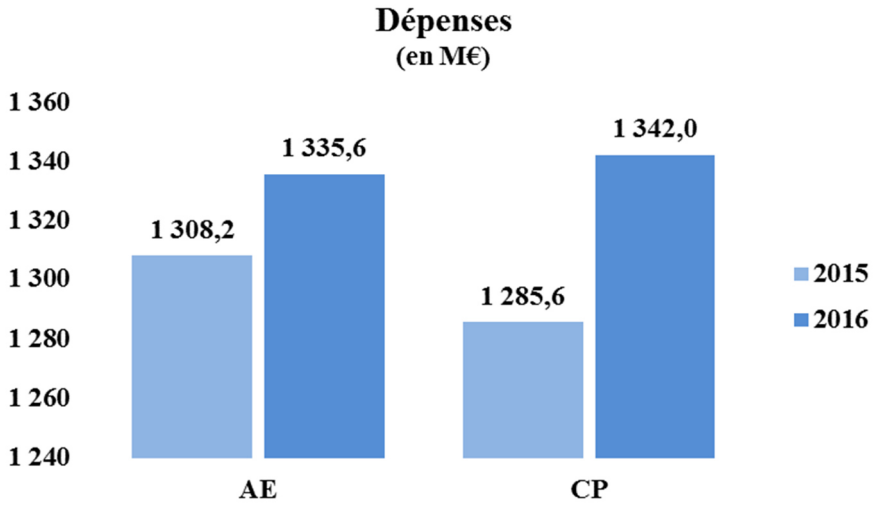
Programme 751 – Radars (intérieur)

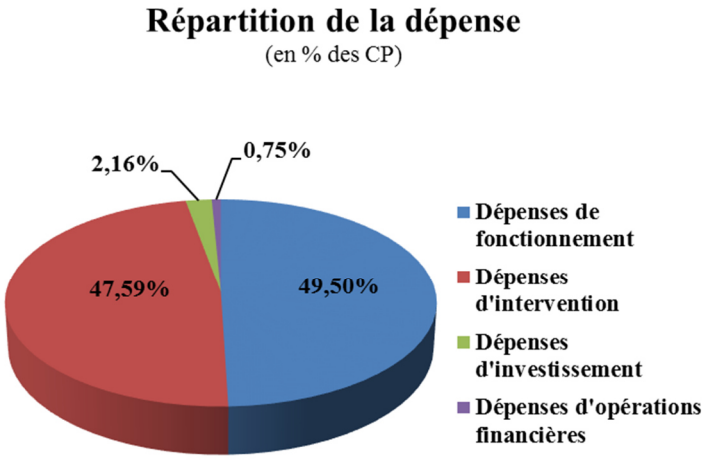
Programme 752 – Fichier national du permis de conduire (intérieur)

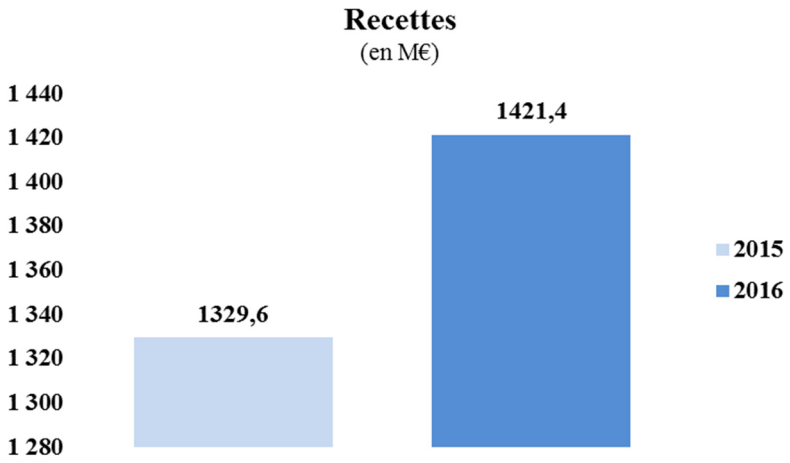
Programme 753 – Contrôle et modernisation de la politique de circulation et du stationnement routier (intérieur)

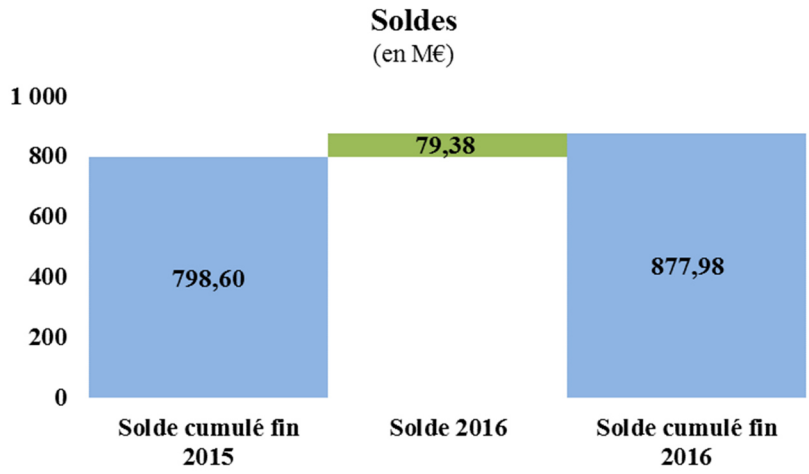
Programme 754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routière (intérieur)

Programme 755 – Désendettement de l'Etat (finances et comptes publics)




Répartition de la dépense
(en % des CP)
2,16%
0,75%
47,59%
49,50%
Dépenses de fonctionnement
Dépenses d'intervention
Dépenses d'investissement
Dépenses d'opérations financières


Recettes
(en M€)
1 440
1 420
1 400
1 380
1 360
1 340
1 320
1 300
1 280
1329,6
1421,4
2015
2016


Soldes
(en M€)
1 000
800
600
400
200
0
798,60
79,38
877,98
Solde cumulé fin 2015
Solde 2016
Solde cumulé fin 2016

Synthèse

Les règles de fonctionnement du compte d'affectation spéciale (CAS) *Contrôle de la circulation et du stationnement routiers* retracent depuis 2006[1] l'emploi de la partie du produit annuel des amendes issues de la circulation et du stationnement routiers qui lui est affectée par l'Etat. Les modalités de répartition des amendes versées sur le CAS sont régies par les dispositions de l'article 49 de la loi n° 2005-1719 du 30 décembre 2005, loi de finances pour 2006. Le CAS contribue à l'objectif gouvernemental de lutte contre l'insécurité routière et de diminution de la mortalité sur les routes, réaffirmé comme une priorité nationale à l'issue du comité interministériel de sécurité routière du 12 octobre 2015.

En 2016, les résultats de la mortalité routière ont été confirmés à la hausse pour la troisième année consécutive avec près de 3 500 tués sur les routes françaises en métropole (+ 2,3 %) et une estimation de 8 victimes hospitalisées pour une tuée.

Considéré comme un outil majeur au service de la politique de sécurité routière, le CAS est supposé faciliter la compréhension de la politique de sanction des infractions au code de la route en retraçant les dépenses financées à partir du produit des amendes de la circulation et du stationnement routiers.

Une architecture budgétaire toujours complexe

Depuis le réaménagement de l'architecture du CAS en 2011[2], il n'y a pas eu de modification structurelle du dispositif qui se caractérise toujours par sa complexité et sa division artificielle en deux sections.

En 2016, une seule règle d'affectation des produits a été modifiée avec la budgétisation du fonds interministériel de prévention de la délinquance (FIPD) sur le programme 122 - *Concours spécifiques et administrations*. La LFI 2016 prévoit que la fraction du produit des recettes qui étaient jusqu'en 2015 prélevées à hauteur de 45 M€ sur la section 2 du CAS et affectées à l'Agence nationale pour la cohésion sociale et l'égalité des chances (ACSé) sont désormais affectées au budget général de l'Etat.

[2] Loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012, article 48

L'architecture du CAS dessine un dispositif budgétaire complexe et peu lisible (cf. graphique n °3). Les bénéficiaires sont nombreux et divers malgré une demande de simplification formulée chaque année par la Cour depuis 2012[3]. L'utilisation des fonds rétrocédés aux collectivités territoriales n'est pas connue et la complexité des modalités de répartition des produits versés sur le programme 754 semble coûteuse d'un point de vue administratif. Enfin, une partie importante des dépenses du CAS n'est plafonnée que par le montant des recettes constatées, ce qui rend l'exercice de prévision budgétaire difficile, ce dernier point étant également soulevé par la Cour depuis 2012.

Des recettes en augmentation en 2016, artificiellement réparties en deux sections

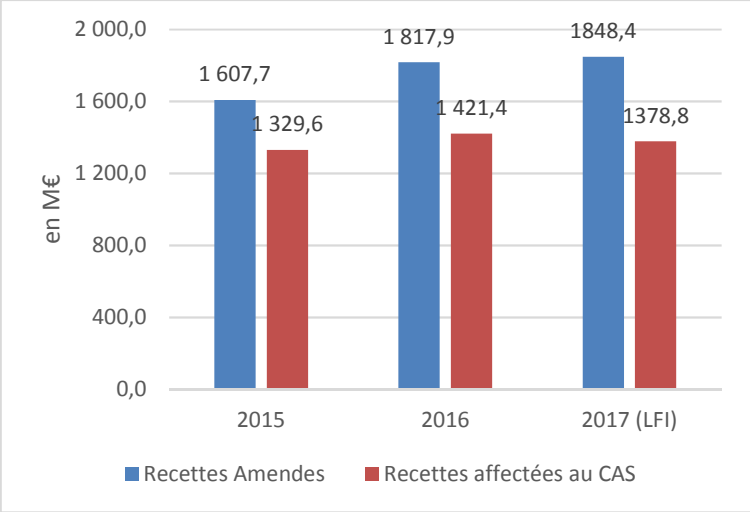
Les recettes globales des amendes ont augmenté de 11,5 % en 2016. Le montant global des amendes perçues par l'Etat au titre de la circulation et du stationnement routiers s'est élevé à 1 817,9 M€ au lieu de 1 607,7 M€ en 2015. Pour le CAS, l'augmentation des recettes a été de 7 % en 2016 au lieu de 2, 9 % en 2015.

En 2016, le CAS a reçu 1 421,4 M€, soit 78 % du produit total des amendes issues de la circulation et du stationnement routiers, au lieu de 1 329,6 M€ en 2015 (85 %), soit davantage en valeur mais moins en proportion.

Positive pour le budget de l'Etat et témoignant d'une meilleure efficacité du contrôle automatisé de la circulation (radars), cette augmentation des recettes doit toutefois être analysée de manière nuancée au regard de l'objectif gouvernemental de diminution de la vitesse sur les routes, première cause d'accidents mortels comme on l'a vu plus haut.

[3] Depuis cette date, la Cour recommande de « supprimer le partage formel du CAS en deux sections et (de) réduire le nombre de programmes, source de complexité dépourvue de justifications ».

Graphique n° 1 : Montants des recettes des amendes et des recettes affectées au CAS « routier » 2015-2017

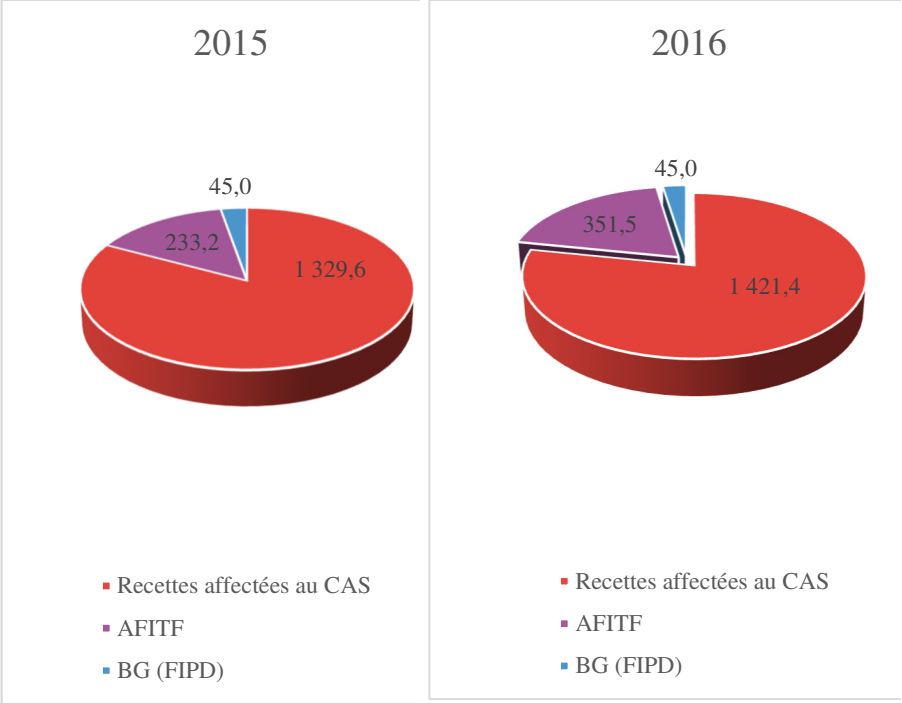


Cour des comptes d'après DB

Ces recettes sont réparties en deux sections :

- 239 M€ sur la section 1, provenant des amendes forfaitaires (AF) acquittées à l'issue de contrôles des contrôles automatisés de la vitesse, ce produit étant plafonné à cette hauteur depuis 2013, soit 16,8 % des recettes 2016 du CAS ;
- 1 182,4 M€ pour la section 2, provenant, d'une part, à hauteur de 1 012,4 M€ des amendes forfaitaires résultant des contrôles hors radars, augmenté des amendes forfaitaires majorées (AFM) relatives à l'ensemble des contrôles, radars et hors radars, et d'autre part, à hauteur de 170 M€, des recettes des contrôles automatisés, ce montant étant plafonné par la loi.

Graphique n° 2 : Répartition des recettes des amendes 2015-2016 (en M€)



Cour des comptes d'après DB

Depuis 2008, une partie des recettes forfaitaires perçues au titre du contrôle automatisé (amendes radars non majorées) va à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'AFIFT. Il s'agit d'un solde, versé après répartition prévue par la loi de finances entre les deux sections du CAS (cf. graphique n° 3). En 2015, l'Agence avait reçu 233,2 M€, soit 14,5 % du produit de cette catégorie d'amendes. Elle a reçu 351,5 M€ en 2016, soit 118, 3 M€ de plus qu'en 2015 (+ 50,7 %). L'AFIFT a ainsi bénéficié en 2016 de 46,2 % du produit constaté des amendes radars (760 M€).

La part des recettes des amendes de la circulation et du stationnement routiers affectés au CAS a diminué en 2016 mais le solde versé à l'AFIFT a augmenté.

Le versement du solde à l'AFIFT est mentionné dans le texte de présentation du CAS dans le PAP 2016 (p.8) et son montant prévisionnel figure dans les maquettes des documents budgétaires depuis 2013. La lecture du schéma reproduit en page 9 du RAP 2015 reste toutefois malaisée, en l'absence de tout commentaire.

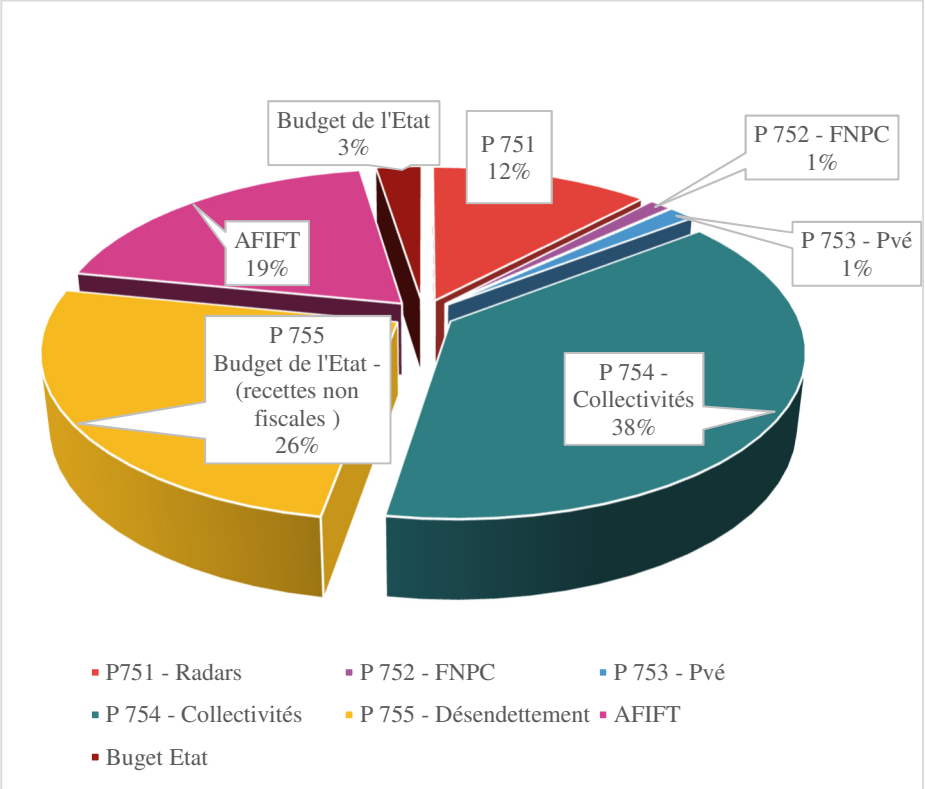
Une tendance à l'augmentation de la désaffectation des recettes

En 2016, la fraction des recettes du CAS destinée au fonds interministériel de prévention de la délinquance (FIDP) est versée au budget général de l'Etat (article 45 de la loi de finances initiale pour 2016), portée par le programme 122. Cette modification contribue à augmenter la part des recettes désaffectées du CAS (+ 3%).

Au total, 485,6 M€ ont transité par le CAS en 2016 avant d'être reversés au budget de l'Etat, soit environ un tiers des recettes des amendes de la circulation et du stationnement routiers qui lui sont affectées (ressources destinées au FIPD et programme 755 - *Désendettement de l'Etat*).

Si on ajoute à ce montant le solde versé à l'AFIFT (351,5 M€), on peut considérer que plus de 50% des recettes des amendes (837,1 M€) ne sont pas directement affectées à la mission.

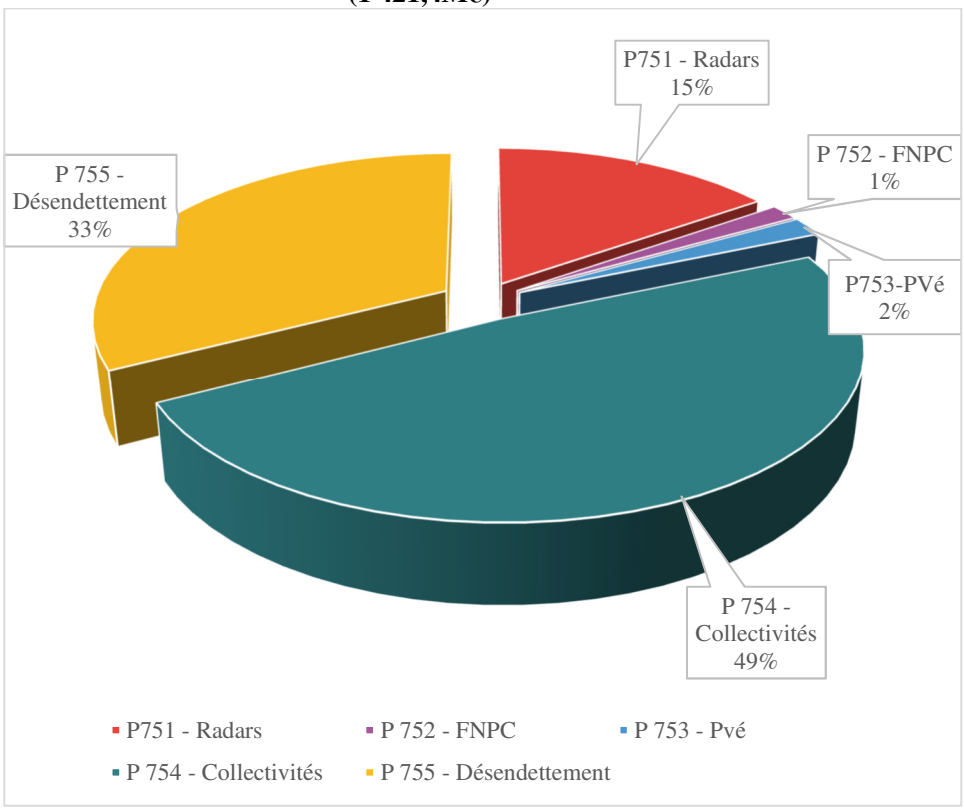
Graphique n°4 : Répartition des recettes 2016 (1817,9 M€)



Cour des comptes d'après DB au 31.01.2017

P751 - Radars	217,4
P 752 - FNPC	21,6
P 753 - Pvé	26,2
P 754 - Collectivités	692,7
P 755 - Désendettement	463,5
AFIFT	351,5
Budget Etat	45
Total :	1817,9

Graphique n°5 : Répartition des recettes 2016 affectées au CAS (1 421,4M€)



Cour des comptes d'après DB au 31.01.2017

P751 - Radars	217,4
P 752 - FNPC	21,6
P 753 - Pvé	26,2
P 754 - Collectivités	692,7
P 755 - Désendettement	463,5
Total :	1421,4

Une dispersion des objectifs et un déséquilibre persistant entre les programmes de la mission

Les recettes du CAS financent des dépenses diverses, ventilées sur cinq programmes distincts, dont la finalité est pour certains éloignée de l'objectif stratégique de diminution de la mortalité sur les routes décrit dans le PAP 2016. Comme on l'a vu *supra*, les recettes du CAS ne sont plafonnées par la loi de finances initiale pour 2006 que pour les trois programmes opérationnels placés sous la responsabilité du délégué à la sécurité et à la circulation routière (751, 752 et 753).

L'objectif et l'intitulé du programme 751, qui soutient la gestion de l'ensemble du dispositif automatisé du contrôle de la vitesse sur les routes (radars), ont été redéfinis en 2016. L'objectif est devenu : « Assurer l'efficacité du système de contrôle automatisé, en termes de respect des règles du code de la route et en termes de gestion ». L'intitulé du programme a été modifié dans le PLF 2017 où « radars » devient « déploiement et maintenance des dispositifs de contrôle automatisé ». Ce programme a reçu 214, 2 M€ en 2016.

Le programme 752 - *Fichier national du permis de conduire* continue de porter la gestion et la modernisation du FNPC (courriers de toute nature liés aux contraventions et gestion des points). Il est financé à hauteur de 21,6 M€ en 2016.

Le programme 753 supporte une seule action : les dépenses liées au développement du procès-verbal électronique (PVé), processus engagé depuis 2012, qui permet de dématérialiser la gestion des infractions au code la route. En 2016, 100 % des forces de l'ordre sont dotées de PDA (boîtiers de verbalisation électronique). Cette dépense prend la forme d'une subvention versée à l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions routières (ANTAI), opérateur de la mission. Compte tenu de la modestie des montants porté par ce programme (26,2 M€ en 2016 après 30 M€ en 2015) au regard du périmètre du CAS, la justification du maintien d'un programme budgétaire pour 1 % des recettes et la pertinence de son rattachement à la section 2 du CAS ne sont pas clairement établies.

Au total, les dépenses des trois programmes 751, 752 et 753 sont restées relativement stables en 2016 alors que le produit global des amendes a augmenté de 10 %.

Le programme 754 est destiné à financer l'amélioration des infrastructures routières et des transports en commun financés par les collectivités territoriales. Il contribue indirectement à la prévention de la mortalité et de l'accidentalité routières. Le programme porte une action

unique, organisée selon des modalités de répartition complexes[4], qui supporte le versement d'un peu moins de 40 % des recettes du CAS aux collectivités territoriales (région Ile-de-France, régions d'outre-mer, métropole de Lyon, collectivité territoriale de Corse, départements, communes et groupement de communes) en 2016.

Ces recettes s'élèvent à 692,7 M€ en 2016 (+ 7,3 %). Aucun document budgétaire ne permet jusqu'à présent de retracer leur emploi cette année mais la LFI pour 2017 a prévu (article 64) la réalisation par le DCSR d'un rapport annuel sur l'utilisation par l'AFIFT et par les collectivités territoriales du produit des recettes qui leur sont versées par le CAS.

L'action unique du programme 755 est un reversement au budget général du solde de la section 2, destiné à contribuer au désendettement de l'Etat, soit 440 M€ en 2016 (+ 9 %). 37 % des recettes du CAS sont ainsi reversées au budget général de l'Etat au titre des recettes non fiscales[5] (31% en 2015). Le Gouvernement considère que le désendettement de l'Etat porté par le P 755 « n'intervient qu'en bout de chaîne d'un schéma de déversement vertueux privilégiant la sécurité routière »[6] , sans en préciser toutefois les modalités d'exécution.

Les compétences de l'ANTAI élargies en 2016

L'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) est l'unique opérateur de la mission. Son efficacité est déterminante pour sa performance, qui dépend du bon fonctionnement des systèmes de traitement des sanctions, de plus en plus automatisés (radars et PVé) et de la rapidité de l'émission des amendes constatées - le temps étant un facteur déterminant pour l'effectivité du recouvrement. Après l'élargissement en 2015 de ses missions au traitement des forfaits post-stationnement (FPS)[7], l'opérateur a vu son périmètre d'activité étendu en

[4] Définies aux articles L.2334-24 (article 40 de la LFI 2008) ; R. 2334-10 à R.2334-12 ; R.4414-1 et R.4414-2 du CGCT. Un amendement inscrit en R.2334-25-1 présenté par le gouvernement dans le PLFR 2016, modifie les modalités de répartition, qui entreront en vigueur au 1er janvier 2018 avec la décentralisation et la dépénalisation des amendes du stationnement de surface.

[5] Article 60 de la LFI 2016. Etat D, ligne 2505 annexé à la loi

[6] Exposé sommaire des motifs présentés en appui à l'amendement n°II-300 présenté par le Gouvernement, modifiant l'article 64 du PLF 2017.

[7] Dans le cadre de la réforme de décentralisation et dépénalisation du stationnement payant, mise en œuvre à partir du 1er janvier 2018. L'ANTAI est chargée d'émettre les

2016 au projet de développement et d'exploitation du système ROCADE, nouvelle application de recouvrement des amendes et des condamnations pécuniaires. Un amendement budgétaire a majoré de 5 M€ les crédits du programme 751 qui a permis d'augmenter la subvention de l'ANTAI à cette fin[8]. Compte tenu de la place centrale occupée par l'agence dans la mise en œuvre de la politique de sécurité routière définie par le comité interministériel de la circulation routière (CICR) du 2 octobre 2015, et suivant les recommandations de la Cour, le pilotage de l'opérateur a été renforcé et ses objectifs redéfinis dans un contrat de performance 2016-2019. L'année 2016 a été marquée pour l'agence par la refonte et la passation de plusieurs marchés importants (CNT 4) ainsi que l'ouverture des deux projets d'envergure mentionnés (FPS et ROCADE), dont la qualité du développement est déterminante pour l'exercice de la mission. La LFI a relevé le plafond d'emploi à 32 ETPT, rémunérés à 100 % par l'opérateur, ce qui a permis de renforcer les capacités techniques de l'agence.

Le poids du CAS dans le financement de la politique transversale de sécurité routière reste stable en 2016

Les dépenses imputées sur le CAS ne représentent qu'une partie des dépenses publiques affectées au contrôle des infractions au code de la route et, plus généralement, de l'effort financier consenti par l'Etat pour la sécurité routière, récapitulé dans le document de politique transversale (DPT) du même nom, dont le ministre de l'intérieur est le chef de file. Les dépenses de titre 2 - notamment celles des programmes 176 - *Police nationale*, 152 - *Gendarmerie nationale* et 166 - *Justice judiciaire*, qui concourent au fonctionnement des dispositifs de contrôle et de sanction, ne sont pas imputées sur le CAS.

En 2015, les dépenses des programmes 751, 752, 753 et 754 représentaient environ 27 % des crédits du document de politique transversale. En 2016, elles sont en très légère augmentation avec 901,5 M€ de dépenses, correspondant à 27,3% des 3,3 Md€ de dépenses relevant de la politique de sécurité routière détaillée dans le document de politique transversale « sécurité routière ».

avis de paiement de ces forfaits ainsi que les titres exécutoires pour le compte des collectivités qui feront appel à ses services.

[8] Une convention cadre relative à la réalisation de ce projet a été signée le 15 juin 2016 entre l'ANTAI, la DSCR et la DGFIP

Appréciation d'ensemble

En plus de sa faible lisibilité, l'architecture du CAS 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 respectée. Les dépenses du programme 755 - *Désendettement de l'Etat* sont sans rapport avec la nature des recettes du CAS, le produit des amendes qui l'alimente ne concourant d'aucune manière, directe ou indirecte, à l'amélioration de la sécurité routière.

Quant aux dotations versées aux collectivités territoriales à partir du programme 754, elles 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. Ces opérations n'ont pas toutes un lien direct avec l'objectif des contrôles en matière de sécurité et de stationnement routiers. En outre, ce lien n'est pas avéré puisqu'aucun contrôle de l'emploi de ces dotations par les collectivités locales n'a été réalisé jusqu'à présent.

En réalité, les programmes 754 et 755 ne fonctionnent pas à proprement parler comme des programmes budgétaires au sens de la LOLF, mais plutôt comme des supports budgétaires permettant le reversement de recettes non plafonnées.

En conséquence, la désaffectation partielle des recettes du CAS est contestable tant au regard du droit que de la performance du dispositif dont la finalité est la baisse de la mortalité et de l'accidentalité routières.

Cette observation fait l'objet d'une recommandation de la Cour.

Parmi les dépenses débudgétisées du CAS, le solde versé à l'AFIFT, progresse de manière constante : l'agence bénéficie en 2016 de 351,5 M€ issus des amendes forfaitaires du contrôle automatisé de la circulation routière. L'AFIFT devrait recevoir en 2017 environ 425 M€, soit 23 % du produit de ces amendes. Le montant des recettes prélevées au bénéfice de l'AFIFT a augmenté de 61 % sur la période 2011-2015 alors que les produits affectés au CAS ont augmenté de 2,4 % sur la même période. Le montant des recettes versées à l'AFIFT pour la période 2012-2016 s'élève à 1 225,6 M€. La gestion 2009-2015 de l'AFIFT a fait l'objet d'un référé

adressé au Premier ministre le 10 juin 2016[9]. La Cour a estimé que l'AFIFT est un opérateur « sans feuille de route ni marge de manœuvre » et qu'elle constitue « un instrument de débudgétisation massive » permettant de « contourner les règles de droit budgétaire ».

Le programme 754 n'appelle pas de commentaires particuliers au titre de sa gestion en 2016. Les règles de répartition du produit des amendes demeurent inchangées depuis 2006. Avec l'entrée en vigueur de la dépénalisation des infractions au stationnement de surface et l'instauration d'une majoration du forfait de post stationnement (FPS)[10], le nouveau système de compensation des enveloppes départementales sera applicable à partir du 1er janvier 2018[11]. La direction du budget estimait en janvier 2016 le manque à gagner pour l'Etat à 95 M€.

La gestion de la mission en 2016 provoque les mêmes observations qu'en 2015 sur l'absence de distinction entre le produit des amendes de la circulation routière et celui des autres amendes. Une présentation des données consolidées des recettes de l'ensemble du champ contraventionnel, distinguant chaque catégorie d'infraction et son taux de recouvrement, donnerait plus de lisibilité et permettrait d'avoir une vision immédiate de la performance du CAS. Les informations sur les taux de substitution des PV à souche par les PV électroniques progressent d'un PAP à l'autre. Toutefois, les données sur les taux de recouvrement des différentes catégories d'amendes sont toujours manquantes alors que les forces de l'ordre sont équipées à 100 % de matériel de verbalisation électronique pour le traitement des infractions routières depuis 2012, ainsi que la plupart des grandes collectivités territoriales en métropole (ville de Paris notamment) depuis 2015[12].

Le CAS « routiers » se caractérise toujours par l'importance des reports de crédits. On constate 1959,7 M€ (en AE=CP) de crédits

---

[10] La ville de Paris a décidé de porter cette majoration à 50€ en 2016 sur la partie centrale de son territoire

[11] PLFR pour 2016, amendement présenté par le gouvernement modifiant la section 2 du chapitre IV du titre III du livre III de la deuxième partie du code général des collectivités territoriales, complété par un article L.2334-25-1

[12] D'après les observations de la CRC Ile-de-France sur le stationnement urbain, le taux de respect spontané du stationnement de surface à Paris est d'environ 15 % et de 30% ailleurs. Cf Cour des comptes, Rapport public annuel 2017, Tome I, chapitre 2 : « *Le stationnement urbain : un chaînon manquant dans les politiques de mobilité* » p.231 à 259

disponibles en 2016, le montant des crédits consommés s'élevant à 1342 M€[13].

Pour l'essentiel, ces reports de crédits élevés s'expliquent par le fonctionnement du programme 754, qui présente un décalage structurel de plus d'un an entre l'encaissement du produit des amendes de police en année N et le reversement de la part de ce produit allouée aux communes et à leurs groupements en N+1 sur la base des statistiques relatives aux amendes émises en N-2. En 2016, le programme 754 a bénéficié de reports de CP non consommés à hauteur de 574,28 M€ en AE et de 579,6 M€ en CP, soit plus de 85 % des crédits ouverts sur le programme en LFI.

Les autres reports résultent d'une caractéristique commune aux comptes d'affectation spéciale, à savoir l'ouverture simultanée d'autorisations d'engagement (AE) et de crédits de paiement (CP) d'un montant égal, disponibles dès encaissement des recettes.

A l'évidence, s'agissant des marchés pilotés par la délégation à la sécurité et la circulation routière (DSCR), la plupart des paiements sont nécessairement postérieurs et sont parfois fractionnés sur plusieurs années : il s'agit d'achats d'équipements très spécifiques dont les clauses d'assurance et de maintenance sont particulièrement contraignantes. Une partie de ces marchés à bons de commande arrivait à échéance fin 2015 et a été progressivement renouvelée au cours de l'année 2016. Ce mouvement se poursuit en 2017.

Le programme 751-*Radars* présentait des reports importants et réguliers en CP depuis 2011, dont le solde atteignait fin 2015 près de la moitié du montant des crédits du programme, soit 101,5 M€ de crédits sans emplois, dont 90,7 M€ de restes à payer[14]. La DSCR s'était engagée à mettre à jour les engagements juridiques rattachés à ce programme et à limiter l'importance de ces restes à payer, ce qu'elle a commencé à faire en 2016. Les reports en CP ont été réduits à 43,7 M€ [15]et les restes à payer ont légèrement baissé (85,6 M€ fin 2016). 18 ,8 M€ correspondant à un volant de CP inutiles car rattachés à des engagements juridiques devenus

[13] 112, 9M€ de crédits non consommés et non reportés avaient été annulés fin 2015 sur le CAS.

[14] Source CHORUS *(inf bud 42)*

[15] Le CBCM Ecologie, qui assurait en 2015 une partie du suivi de ce programme, considérait que l'amplitude persistante de ce décalage laissait supposer un recours excessif au sur-engagement (note du 14.01.2016 adressée à la direction du budget). Cette analyse n'est pas partagée par le CBCM Intérieur en 2016.

obsolètes ont été annulés en loi de finances rectificative. Il ne restait au 31 décembre 2016 que 17 M€ de CP non consommés sur ce programme.

2016 se présente donc comme une année de transition positive pour le redressement de la gestion du programme 751 mais l'année 2017 devra confirmer la tendance à la réduction du sur-engagement.

Les recettes constatées sur le CAS au 31.01.2017 s'élèvent pour 2016 à 1 421,4 M€ (+ 11,5 %) et les dépenses à 1 342 M€ (+ 4,2 %), soit un solde budgétaire de l'exercice de 79,40 M€ (44 M€ en 2015). Le solde comptable est de 878 M€ (798,6 M€ en 2015, soit + 9 %). Cette augmentation confirme la tendance du dernier trimestre 2015, caractérisée par la conjonction de la stagnation des dépenses et de l'amélioration de l'encaissement des recettes.

Ces observations font l'objet d'une recommandation de la Cour.

L'année 2016 a été dense pour l'ANTAI dont les priorités ont été redéfinies par la DSCR dans une lettre de mission en date du 31 mars 2016. Elles sont intégrées au nouveau contrat d'objectifs et de performance 2016-2019 signé à l'automne, répondant aux recommandations de la Cour formulées au titre de la gestion 2015 ainsi qu'à l'instruction ministérielle du 9 mai 2016 relative au renforcement de l'exercice de la tutelle et du pilotage stratégique des opérateurs du ministère de l'Intérieur. Le COP définit de nouveaux indicateurs d'efficience, conçus comme des outils de maîtrise des dépenses de fonctionnement de l'agence. Il prévoit la mise en place d'une comptabilité analytique qui devrait permettre une compréhension du coût complet de la chaîne contraventionnelle automatisée. La mise en conformité avec les dispositions du décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 (GBCP) est acquise et constitue un progrès tangible dans l'amélioration du suivi de la trajectoire financière de l'établissement. Le nouvel organigramme de l'agence ainsi que la composition de son conseil d'administration où siègent 13 représentants de droit issus de l'administration du ministère sur 15, les deux autres étant des représentants du personnels élus pour trois ans, ont été validés par le CA du 29 janvier 2016. Cette organisation traduit la très forte intégration de l'opérateur, redéfini comme « agence de la route et de sa sécurité »[16] mise au service de l'Etat, des collectivités territoriales ou de tout autre organisme public ou privé chargé d'une mission de service public, dans la mission.

[16] COP ANTAI 2016-2019 (version du 30 juin 2016)

Régularité

Le fondement juridique du fonctionnement du CAS est discutable au regard de l'article 21 de la LOLF dans la mesure où plus de la moitié de ses recettes ne financent pas directement la politique de sécurité routière et contreviennent ainsi au principe de spécialité défini par la loi. Cette anomalie s'est accentuée en 2016 puisque les moyens des trois programmes opérationnels 751, 752 et 753 sont restés stables alors que le produit global des amendes a augmenté.

Cette observation fait l'objet d'une recommandation de la Cour

Performance

Les objectifs de performance attachés aux programmes qui en disposent semblent pertinents et leurs attendus sont développés dans le document de politique transversale *Sécurité routière*. Le nombre et le contenu des indicateurs continuent d'évoluer et gagnent en précision. Cependant, l'appréciation de cette performance demeure relative, les informations sur les taux de recouvrement des amendes, indicateur essentiel pour apprécier la performance budgétaire de la mission, étant toujours manquantes.

Soutenabilité budgétaire

Au regard des exigences de soutenabilité, la mission dispose des crédits nécessaires à la réalisation de ses objectifs si l'on considère qu'ils sont limités au fonctionnement et à la modernisation des dispositifs de contrôle de la vitesse et du stationnement routiers portés par les programmes 751, 752 et 753 - qui renvoient chacun à un BOP central unique. Comme la Cour l'a déjà relevé, au regard de la LOLF, les programmes 754 et 755 ne sont pas à proprement parler des programmes mais des supports budgétaires permettant des reversements de recettes qui ne sont plafonnées que par la loi de finances (à l'exception des 170 M€ des AF radars versés sur le P 754).

En 2016, le financement des trois programmes opérationnels du CAS a été de 250,6 M€[17], soit 17,6 % du produit des amendes affectées au CAS (1 421,4 M€) et 13,7 % du total du produit des amendes (1 818,7 M€).

[17] Crédits ouverts en LFI 2016 sur les programmes 751, 752 et 753 (DRICE)

Les crédits disponibles en 2016 sur ces programmes sont supérieurs ou égaux aux crédits ouverts en LFI. Pour le CBCM du ministère de l'intérieur, qui assure depuis 2016 le contrôle de l'exécution des trois programmes opérationnels du CAS, le système fonctionne de manière plutôt satisfaisante[18], l'emploi de la ressource toujours généreuse que constitue le produit des amendes pouvant toutefois être encore optimisé.

La soutenabilité 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'opposé, l'acceptabilité du contrôle automatisé de la vitesse venait à se retourner de manière significative[19]. Ceci ne semble pas être le cas puisque la hausse du produit des amendes se confirme en 2016, après un léger fléchissement entre 2012 et 2014**.** Compte tenu de l'augmentation de la vitesse moyenne des véhicules et de l'accidentalité routière qui en est la conséquence, et, par ailleurs, du renouvellement des systèmes de contrôles engagé par l'ANTAI pour les années 2016-2019, qui devrait conduire à une efficacité accrue du dispositif, une baisse significative des recettes du CAS dans des délais rapprochés apparaît peu probable.

Le suivi du budget de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) dans le cadre du triennal budgétaire 2016-2019 doit se poursuivre, notamment au regard du nouveau périmètre de son activité[20], l'opérateur participant de manière décisive à la performance de la mission. La qualité du contrat d'objectifs et de performances renouvelé et signé en 2016 entre l'ANTAI et sa tutelle marque de ce point de vue un progrès important, dont les premiers résultats pourront être évalués à la clôture de l'exercice 2017.

[18] Entretien du 6 février 2017

[19] Les actes de vandalisme contre les radars fixes ont plutôt eu tendance à baisser en 2016 d'après la DSCR. Toutefois, le contexte social incite l'administration à une réflexion de fond sur la consolidation de l'acceptabilité des sanctions par les usagers, dont l'ANTAI est l'un des principaux instruments.

[20] Modifié par décret le 29 mai 2015

Les recommandations de la Cour

Le suivi des recommandations formulées au titre de la gestion 2015

La Cour avait formulé au titre de 2015 les recommandations suivantes :

1-Etablir la programmation budgétaire en fonction de prévisions de recettes prenant mieux en compte les informations disponibles au moment du vote de la loi de finances initiale afin d'obtenir une meilleure adéquation entre la ressource mobilisée et le besoin réel de financement. Anticiper les effets de la décentralisation et de la dépénalisation du stationnement payant au 1er janvier 2018 sur le programme 754 et sur l'équilibre général du CAS.

L'année 2016 apparaît comme une année de transition plutôt positive au titre de l'amélioration de la gestion du CAS. La mise en œuvre des recommandations formulées en 2015 pour les trois premiers programmes du CAS, et notamment le P 751, a été partiellement engagée, sans que l'on puisse toutefois en évaluer encore véritablement la portée. Les écarts entre prévisions et exécution se réduisent progressivement. Toutefois, les résultats des recettes ont largement dépassé cette année les prévisions volontairement prudentes de l'administration, ce qui traduit la difficulté de l'exercice, compte tenu de la volatilité des comportements des usagers. Pour ce qui concerne l'ANTAI, les modalités d'exercice de la tutelle ont été consolidées et un nouveau contrat d'objectif a été signé en 2016 pour trois ans.

La recommandation n°1 formulée depuis 2013 par la Cour sur la nécessité de prévisions de recettes tenant mieux compte des informations disponibles au moment du vote du budget est maintenue en 2016 mais amendée dans un sens positif, dans la mesure où elle a été partiellement mise en œuvre.

2- Réduire le décalage important entre AE et CP du programme 751 en procédant à une analyse rigoureuse de l'état des engagements ouverts depuis 2011; consolider la tutelle de la DEPAFI et améliorer le suivi de gestion par la DSCR de l'opérateur ANTAI.

L'obligation faite aux collectivités bénéficiaires des amendes de financer des opérations en matière de transports en commun, de sécurité et de circulation routière, au titre de l'article R 2334-35 du CGCT, fera l'objet d'un début de suivi à partir de 2017. La production d'un rapport administratif annexé à la LR 2017 devrait marquer un premier pas dans la compréhension des sous-jacents de cette dépense (637,6 M€ en 2016). Par ailleurs, la DGCL continue en 2016 d'exécuter la répartition entre collectivités territoriales du produit des amendes selon des règles inchangées depuis 2006. Leur mise en œuvre deviendra encore plus complexe, compte tenu des engagement pris par le législateur de garantir aux collectivités les montants des recettes préexistantes à la décentralisation et à la dépénalisation du stationnement de surface. Cette réforme prend effet au 1er janvier 2018 et soulève quelques interrogations au regard des hypothèses de budgétisation encore peu étayées sur lesquelles elle s'appuie. C'est pourquoi la deuxième partie de la recommandation n°1 de 2015 devient une recommandation n° 2 à part entière en 2016.

Pour ce qui concerne l'opérateur ANTAI, la recommandation 2015 est considérée comme mise en œuvre à partir de 2016.

3- Sans attendre, supprimer dès 2017 le partage formel du CAS en deux sections et réduire le nombre de ses programmes, source de complexité. Envisager à terme une réorganisation en profondeur du compte, dont le fonctionnement actuel ne répond pas au principe de spécialité définit à l'article 21 de la LOLF.

La fusion des programmes 751 et 752 est intervenue dans le cadre de la LFI 2017. Au-delà, la délégation à la sécurité et la circulation routière souhaite que cette fusion porte également sur le programme 753 pour des raisons de cohésion opérationnelle et de gestion mais aussi de meilleure articulation avec le programme 207 (sécurité et éducation routières), ces quatre programmes étant contrôlés ensemble par le CBCM intérieur. La direction du budget a une position attentiste sur le sujet et maintient en 2017 la distinction artificielle entre les 2 sections du CAS ainsi que le rattachement du programme 753 à la section 2. La recommandation n°3 de 2015 est donc maintenue pratiquement dans les mêmes termes.

La recommandation n°4 de 2016, disjointe de la recommandation n°3 de 2015, n'est pas nouvelle sur le fond, la Cour ayant soulevé depuis 2012 la question de la régularité du fonctionnement du CAS au regard de la LOLF.

Le suivi des recommandations formulées au titre de la gestion 2016

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, et poursuivre la réduction du décalage entre AE et CP sur le programme 751.

2- *Prendre en compte les effets de la décentralisation et de la dépénalisation du stationnement payant au 1er janvier 2018 sur le programme 754, et évaluer l'efficacité des dépenses portées par ce programme au regard des objectifs stratégiques de la mission à laquelle elles se rattachent.*

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

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.

Sommaire

Synthèse 5

Introduction et présentation 25

1 L'exécution et la gestion 2016..... 34

1.1 L'exécution budgétaire..... 35
1.2 La programmation des crédits et l'évaluation des recettes... 44
1.3 La gestion des crédits en cours d'exercice 47

2 Les composantes de la dépense..... 49

3 Régularité, soutenabilité et performance budgétaires..... 55

3.1 La conformité aux principes et règles de la LOLF et du décret GBCP 55
3.2 La soutenabilité budgétaire 59
3.3 La démarche de performance 64

4 Les recommandations de la Cour..... 67

4.1 Le suivi des recommandations formulées au titre de 2015... 67
4.2 Récapitulatif des recommandations formulées au titre de la gestion 2016..... 69

Introduction et présentation

Le compte d'affectation spéciale (CAS) *Contrôle de la circulation et du stationnement routiers*, communément appelé CAS « radars » ou CAS « routier » contribue à l'objectif gouvernemental de réduction du nombre d'accidents et de tués sur les routes de France, objectif stratégique porté par ailleurs par le programme 207 - *Sécurité et éducation routière* appartenant à la mission ***Sécurités***.

L'année 2016 présente du point de vue de la sécurité routière un bilan contrasté et confirme la tendance à l'augmentation des morts sur la route depuis 2013 (+ 6 ,5 %), après dix années consécutives de diminution des vitesses moyennes enregistrées. Les résultats de la mortalité routière restent à la hausse avec près de 3500 tués sur les routes françaises en métropole (+ 2,3 %) et une estimation de 8 victimes hospitalisées pour une tuée.

D'après le document de politique transversale *Sécurité routière* annexé au PLF 2016, la vitesse, seule ou combinée à d'autre facteurs, reste structurellement la cause principale des accidents graves ou mortels. La modernisation du contrôle automatisé de la vitesse associée à la dématérialisation de la chaîne des sanctions qui en découlent ainsi que le renforcement de la sécurité des infrastructures routières sont donc parmi les orientations majeures de la politique de sécurité routière en 2016 et 2017. Le comité interministériel de la sécurité routière du 2 octobre 2015 a présenté une refonte de la « stratégie radars » du gouvernement, qui a été engagée en 2016. Le renforcement de cette stratégie porte à 4 700 au lieu de 4 200 le nombre de radars implantés en France à échéance de trois ans, soit fin 2018 et vise un objectif ambitieux de moins 2000 tués sur les routes de France en 2020.

Considéré comme un outil essentiel au service de cette politique, le CAS a été créé par l'article 49 de la loi n° 2005-1719 du 30 décembre 2005 de finances pour 2006. Il était supposé faciliter la compréhension de la politique de sanction aux infractions du code de la route en retraçant les dépenses financées à partir du produit des amendes de la circulation et du stationnement routiers. Le CAS a été réformé en 2011 et 2012 pour permettre la création de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI), opérateur de l'Etat qui a repris les missions précédemment confiées à une direction de projet du ministère de l'intérieur[21].

[21] Décret du 29 mars 2011

Le CAS ne reçoit qu'une partie du produit des amendes de la circulation et du stationnement routiers, dont le montant est plafonné en loi de finances. En 2016, 1 421,4M€, soit 78 % du produit total des amendes issues de la circulation et du stationnement routiers ont été affectées au CAS, au lieu de 1 329,6 M€ en 2015 (85 %). C'est donc plus qu'en 2015 en valeur (+ 91,8 M€) mais moins en proportion.

Pour le CAS, l'augmentation des recettes est de 7 % en 2016 au lieu de 2, 9 % en 2015. Il s'agit du produit des amendes perçues au moyen des « systèmes automatisés de contrôle –sanctions de la vitesse » (les radars) auquel s'ajoute le produit des autres amendes de police de la circulation et du stationnement.

La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NotRe) avait prévu l'entrée en vigueur de l'article 63 sur la dépénalisation et la décentralisation du stationnement payant de la loi MAPTAM (loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action territoriale et d'affirmation des métropoles) au 1er octobre 2016.

La LFI 2016 a repoussé la date de sa mise en œuvre au 1er janvier 2018. Cette réforme permet aux collectivités de percevoir directement le produit des amendes de stationnement de surface sur leur territoire, soit directement, soit en faisant appel aux services de l'ANTAI. Elle se traduira par la mise en place d'un forfait dit de « post-stationnement » (FPS) adressé aux contrevenants, dont le montant est fixé par la collectivité territoriale[22]. La mise en œuvre de cette mesure n'aura d'effets directs sur le CAS qu'en 2019 et on ne pourra en mesurer les effets en termes de soutenabilité budgétaire, compte tenu du décalage des recouvrements, qu'en 2020. Plus de 800 collectivités étaient concernées en 2016 par la réforme, dont la mise en œuvre exige l'adaptation du système d'information de l'ANTAI, qui devient prestataire auprès des collectivités territoriales pour le traitement informatisé des FPS.

Avec l'entrée en vigueur de la dépénalisation des infractions au stationnement de surface et la majoration des forfaits de post stationnement (FPS)[23], un nouveau système de compensation des enveloppes départementales sera déployé à partir du 1er janvier 2018[24]. La direction du budget estimait début 2017 le manque à gagner à pour l'Etat à 95 M€.

[22] La Ville de Paris a décidé de porter cette majoration à 50€ en 2016

[24] PLFR pour 2016, amendement présenté par le gouvernement modifiant la section 2 du chapitre IV du titre III du livre III de la deuxième partie du code général des collectivités territoriales, complété par un article L.2334-25-1

Le principe de compensation de la perte de recettes consécutive à la réforme pour certaines collectivités concerne, d'une part, les petites communes de quelques milliers d'habitants et, tient compte, d'autre part, des règles spécifiques de répartition des recettes pour la région Ile-de-France et pour le STIF selon une clef de répartition renouvelée, établie sur la base des recettes obtenues en 2012. La DGCL ne disposait pas début 2017 d'hypothèses chiffrées sur le montant prévisionnel du produit des amendes de stationnement en 2018. On manque d'autant plus de visibilité sur l'équilibre économique du futur dispositif que le nombre de communes qui souhaiteront y participer n'est pas stabilisé. Enfin, les dépenses rattachées à la mise en œuvre opérationnelle de la réforme ne sont pas chiffrées.

En 2016, la fraction des recettes du CAS précédemment affectées à l'ACSé (45 M€) a été versée au budget général de l'Etat (article 45 de la loi de finances initiale n°2015-1785 du 29 décembre 2015 – LFI 2016). En dehors de cette modification, les règles d'affectation du produit des amendes n'ont pas été modifiées. Cette année s'analyse comme une année charnière pour l'opérateur ANTAI, dont les marchés ont été renouvelés et le périmètre des services élargi.

Toutefois, 2016 reste une année de transition pour le CAS avant les changements attendus en 2018 et 2019.

La gestion de la mission en 2016 provoque les mêmes observations qu'en 2015 sur l'absence de distinction entre le produit des amendes de la circulation routière et celui des autres amendes. Une présentation des données consolidées des recettes de l'ensemble du champ contraventionnel, distinguant chaque catégorie d'infraction et son taux de recouvrement, donnerait plus de lisibilité et permettrait d'avoir une vision immédiate de la performance du CAS. Les informations sur les taux de substitution des PV à souche par les PV électroniques progressent d'un PAP à l'autre. Les données sur les taux de recouvrement des différentes catégories d'amendes sont toujours manquantes alors que les forces de l'ordre sont équipées à 100 % de matériel de verbalisation électronique pour le traitement des infractions routières depuis 2012, ainsi que la plupart des grandes collectivités territoriales en métropole (ville de Paris notamment) depuis 2015[25].

[25] D'après les observations de la CRC Ile-de-France sur le stationnement urbain, le taux de respect spontané du stationnement de surface à Paris est estimé à 15 % et à 30% ailleurs. Cf Cour des comptes, Rapport public annuel 2017, Tome I, chapitre 2 : « *Le stationnement urbain : un chaînon manquant dans les politiques de mobilité* » p.231 à 259

Une architecture complexe, un périmètre inchangé en 2016

Le CAS est divisé en cinq programmes répartis en deux sections.

La section 1 comprend les programmes 751 et 752, financés par une fraction plafonnée à 239 M€ par la LFI 2016 du produit des amendes « radars ».

La section 2 comprend les programmes 753, 754 et 755, financés par le produit des amendes « hors radars », auquel s'ajoutent 170 M€ prélevés sur la section1.

Le programme 751-*Radars*, dont le responsable est depuis 2013 le délégué à la sécurité et à la circulation routières (DSCR), finance le déploiement et la maintenance des dispositifs de contrôle automatisés de la circulation (radars). Depuis 2016, le contrôleur budgétaire et comptable ministériel (CBCM) du ministère de l'intérieur a entière compétence sur ce programme.

Le programme 752- *Fichier national du permis de conduire (FNPC)* finance le système de gestion des points du permis de conduire (envoi de lettres de retraits et de restitution de points).

Le programme 753-*Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers* finance le déploiement et la maintenance du procès-verbal électronique (PVé).

Le DSCR est le responsable des trois premiers programmes du CAS 751 –*Radars*, 752-*FNPC* et 753-*PVé*.

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* finance diverses dépenses des collectivités locales visant à la sécurité routière et à l'amélioration des infrastructures de transport. Il est sous la responsabilité du du directeur général des collectivités locales (DGCL) Le CBCM du ministère de l'intérieur est compétent en 2016 pour les programmes 751, 752, 753 et 754.

Deux ministres sont concernés : le ministre de l'intérieur et celui de l'économie et des finances.

Le programme 755 -*Désendettement de l'État* permet le reversement vers le budget général d'une partie du produit des amendes. Le sous-directeur de la cinquième sous-direction à la direction du budget en est le responsable.

Les montants des programmes 751, 752 et 753 sont fixés en loi de finances, tandis que ceux des programmes 754 et 755 résultent du calcul

de répartition des recettes évalué suivant une clé définie à l'article 49 de la LFI pour 2006, soit 53 % pour le 754 et 47 % pour le 755.

Par commodité, les programmes 752, 753, 754 et 755 seront respectivement dénommés ci-après *FNPC*, *PVé, Collectivités territoriales* et *État* et le programme 751 *Radars.*

Le CAS distingue trois catégories d'amendes :

-Les amendes forfaitaires issues du « contrôle automatisé de la vitesse-sanction » par les radars, dénommées AF radars. [26]

- Les amendes forfaitaires, dites AF, sanctionnant les autres infractions à la circulation ou au stationnement

- Les amendes forfaitaires majorées, dites AFM, soit l'ensemble des amendes n'ayant pas été payées spontanément par les contrevenants, qu'elles soient issues ou non du contrôle automatisé. Majorées, elles sont confiées à des comptables publics pour leur recouvrement.

1421,4 M€ ont été affectés au CAS en 2016, soit 78% du total des recettes. Cette proportion est en diminution par rapport à l'année précédente, où 85% des recettes avaient été affectées au CAS.

- *Les AF radars*

Le produit des amendes forfaitaires perçues par la voie des systèmes automatisés de contrôle et de sanction de la vitesse (les AF radars) affecté au CAS est plafonné (art .49 modifié de la loi n°2005-1719 du 30 décembre 2005 de finances pour 2006).

Comme en 2015, la LFI 2016 dispose que le produit des AF radars est affecté dans la limite de 409 M€ : 239 M€ vont à la section 1 « contrôle automatisé » et 170 M€ à la section 2 « Circulation et stationnement routiers », le solde revenant à l'AFITF.

Le solde des amendes forfaitaires radars affecté à l'AFITF en 2016 s'élève à 351,5 M€[27].

[26] Le parc géré par la DSCR comprend 8 catégories de radars « sanctions » (vitesse-fixe et fixe double-sens ; vitesse discriminant ; vitesse mobile ; autonome ; vitesse moyenne « tronçon » ; « feu rouge » ; passage à niveau ; et mobile nouvelle génération) ainsi que des radars « pédagogiques ».

[27] Ce solde était de 181 M€ en 2011, 268 M€ en 2012, 170 M€ en 2013, 202,7 M€ en 2014 et 233,2 M€ en 2015

- *Les AF hors radars et AFM*

S'agissant du produit des amendes forfaitaires hors radars et des AF majorées de toute nature, la loi de finances 2016 prévoit un reversement 45 M€ au budget général de l'Etat (P122)[28]. Le solde du produit des AF et des AFM affecté au CAS en 2016 est de 967,4 M€ (920,5 M€ en 2015)**.**

La Cour relève que :

- la répartition entre le produit des amendes de police, affecté au CAS *Contrôle de la circulation et du stationnement routiers* et le produit des « autres amendes et condamnations pécuniaires »[29] n'est pas clairement identifiable lorsque ces dernières sont payées par timbre amende au stade de l'amende forfaitaire. Cette situation reste inchangée en 2016
- les taux de recouvrement de chaque catégorie d'amende ne sont pas transmis dans les documents budgétaires et ne font l'objet d'aucun traitement spécifique en termes d'analyse de la performance du dispositif budgétaire

Une organisation administrative stabilisée en 2016

Le CBCM intérieur est pleinement compétent pour les 4 programmes du CAS depuis le 1er janvier 2016. La répartition de la responsabilité des programmes entre le délégué général à la sécurité routière (P751, 752 et 753), le directeur général des collectivités territoriales (P754) et le sous-directeur de la 5ième sous-direction de la direction du budget (P755) persiste.

Un dispositif à clarifier

L'organisation du CAS et les modalités d'affectation des recettes des amendes restent difficilement lisibles. La persistance de la division du compte en deux sections intitulées « contrôle automatisé » et « circulation et stationnement routiers », revient à créer deux sous-affectations. Les titres de ces sections sont assez peu compréhensibles et les recettes sont affectées selon un processus sans rationalité apparente aux cinq programmes du compte. Comme la Cour le souligne depuis 2013, certaines dépenses ne sont plafonnées que par le montant des recettes constatées et non par des dispositions en loi de finances (solde des AF radars affecté à

[28] Article 47 de la loi n°2012-1509 du 29 décembre 2012 de finances pour 2013.

[29] Dont le produit alimente la ligne 2505 : Etat A, article 60, de la loi de finances initiale pour 2014 (Voies et moyens. Partie I – budget général).

l'AFITF et solde des AF et AFM affecté au programme 754-*Collectivités territoriales)*.

Les programmes 751-*Radars*, 752-*FNPC* et 753-*PVé* ont un responsable commun (le DSCR) et peuvent d'autant plus être fusionnés que le P 753 comporte une action unique, financée par une seule subvention, destinée l'ANTAI. L'architecture du CAS gagnerait en cohérence et en transparence en étant ramenée à trois : programmes : le premier retraçant l'ensemble des moyens du ministère de l'intérieur dédiés à la constatation et au traitement des infractions au code de la route et intégrant le total des subventions versées à l'opérateur ANTAI, dont la performance est déterminante pour la réalisation des objectifs stratégiques de la mission (P751 à 753), le programme 754-*Collectivités territoriales* et le programme 755-*Désendettement de l'État*. La loi de finances pour 2017 amorce cette démarche de simplification en procédant à la fusion des programmes 751 (radars) et 752 (FNPC) au sein de la section 1 du CAS. Il conviendrait de la parachever en y intégrant les 26,2 M€ du P 753 attribués à l'ANTAI pour le déploiement et la gestion du PVé électronique.

Ce premier programme supportant l'intégralité des crédits gérés par la DSCR au titre du contrôle automatisé de la sécurité routière et du stationnement, ses montants pourraient être davantage estimés en fonction d'une approche plus transversale des besoins. Les montants affectés au deuxième programme (754) correspondraient au résultat du reversement annuel aux collectivités territoriales d'une partie du produit des amendes résultant des infractions routières et de stationnement, pour celles qui continueront à être perçues par l'Etat après le 1er janvier 2018.

Le solde resterait affecté au budget général via le programme 755 - *Désendettement de l'État* – si ce dernier programme est maintenu malgré son caractère dérogatoire au principe de relation directe entre les recettes et les dépenses posé par l'article 21 de la loi organique (*voir ci-dessous*).

Une désaffectation des recettes en augmentation

Au titre du I de l'article 21 de la LOLF « *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.* ».

En toute hypothèse, l'affectation directe de certaines recettes à certaines dépenses prévue à l'article 16 de la LOLF doit rester une

exception au principe d'universalité budgétaire, rappelé à son article 6 [30], et doit être pleinement justifiée.

47 % des recettes de la section 2 du CAS sont affectées au P. 755, et concourent, indirectement au demeurant, à un tout autre objectif, celui du retour à l'équilibre des comptes publics. Ces recettes s'élèvent à 463, 5 M€ en 2016.

L'affectation au « désendettement de l'État », autorisée par la loi de finances, prend la forme d'un versement au budget général, et donc d'une désaffectation, contraire à la raison d'être d'un compte d'affectation spéciale. Sur la part des recettes affectées au CAS en 2016, les 3% auparavant destinés à l'ACSé sont versés au budget général de l'Etat (P 122) ; En 2016, ils soutiennent le financement du FIPDR[31], (fond interministériel de prévention de la délinquance et de lutte contre la radicalisation). En 2017, ils sont portés par le programme 216.

La création du CAS en 2006 et son élargissement en 2011 et 2012 reposaient sur deux éléments : l'abandon du système de prélèvement sur recettes pour le financement de la part revenant aux collectivités territoriales et l'affectation prioritaire des recettes des amendes à l'acquisition et au déploiement des radars sur le territoire national, dispositif qui visait à sécuriser la montée en puissance du contrôle automatisé en France et à diminuer le nombre de tués et d'accidentés de la route.

Les dépenses imputées sur le CAS ne représentent qu'une partie des dépenses publiques affectées au contrôle des infractions au code de la route et, plus généralement, de l'effort financier consenti par l'Etat pour la sécurité routière, récapitulé dans le document de politique transversale (DPT) du même nom, dont le ministre de l'intérieur est le chef de file. En 2015, les dépenses des programmes 751, 752, 753 et 754 représentaient environ 27% des crédits du document de politique transversale 2016. En 2016, elles sont en très légère augmentation avec 901,5 M€ de dépenses,

---

[30] *« L'ensemble des recettes assurant l'exécution de l'ensemble des dépenses, toutes les recettes et toutes les dépenses sont retracées sur un compte unique, intitulé budget général. »*

[31] *Ces crédits sont déterminés, selon la direction du budget, « en fonction des besoins liés à la prévention de la délinquance et de la radicalisation. Le Premier ministre a annoncé en 2016 des moyens supplémentaires pour le FIPDR destinés au plan d'action contre la radicalisation et le terrorisme (PART) ainsi que pour la sécurisation des établissements scolaires ».*

correspondant à 27,3% des 3,3 Md€ de dépenses relevant de la politique de sécurité routière pour 2017.[32]

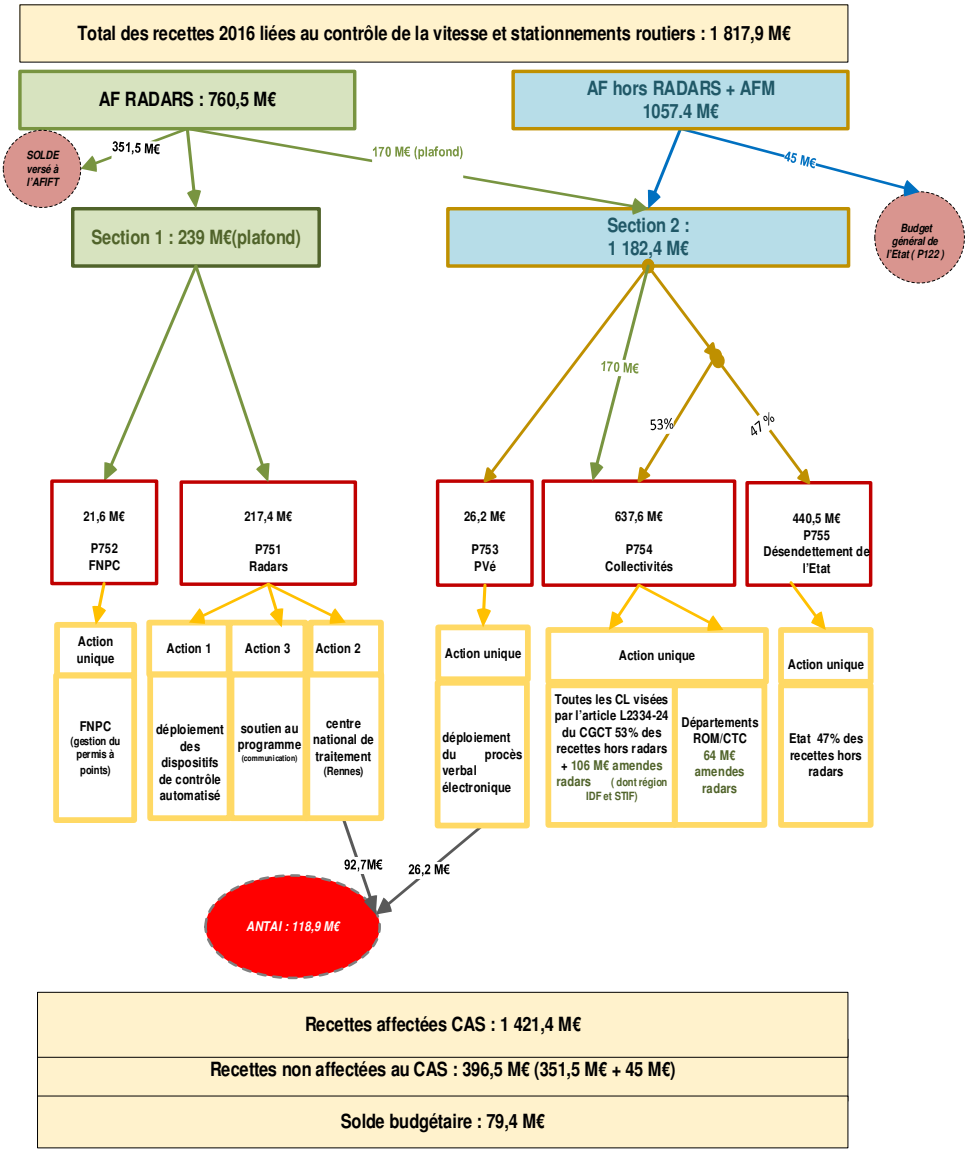
Dix ans plus tard, le contexte social a changé et les résultats sont relatifs, puisque la reprise de l'augmentation de la mortalité et de l'accidentalité routière se confirme en 2016. Le dispositif de contrôle automatisé est, pour l'essentiel, entré en « régime de croisière », dans le cadre d'une politique de sécurité routière qui n'a pas été remise en question sur le fond depuis trois ans, et qui procède par ajustements successifs. La décentralisation du stationnement payant à partir de 2018 et sa dépénalisation vont diminuer le champ des recettes revenant à l'Etat et impacter l'organisation de circuits financiers déjà complexes au sein du CAS. Cette réforme, dont le calendrier a été fixé par la loi de finances 201633, rend d'autant plus souhaitable une révision de l'architecture du compte qui puisse proposer un fonctionnement transparent du traitement des amendes issues du contrôle de la circulation et du stationnement routiers et une meilleure compréhension de la réalité des moyens mis au service des objectifs stratégiques de la mission. Cette révision pourrait dans un deuxième temps servir de socle à une reconfiguration du périmètre actuel du CAS, qui pourrait être plus solidement justifié si l'intégralité des recettes des amendes du contrôle de la circulation et du stationnement routier venaient financer une politique de sécurité routière efficiente et efficace.

[32] Les dépenses de titre 2 - notamment celles des programmes 176-Police nationale, 152- Gendarmerie nationale et 166-Justice judiciaire, qui concourent au fonctionnement des dispositifs de contrôle et de sanction des infractions routières - ne sont pas imputées sur le CAS.

[33] La loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles a dépénalisé, à compter du 1er janvier 2016, les amendes dues en cas de non-respect des règles du stationnement payant. En ce cas, sera dû un « forfait de post-stationnement » (FPS), institué par les collectivités territoriales. La LFI 2016 a reporté la date d'entrée en vigueur de cette réforme au 1er janvier 2018 afin de sécuriser la mise en œuvre de la réforme, notamment dans ses attendus juridiques et informatiques.

1 L'exécution et la gestion 2016

Graphique n° 3 : Répartition des recettes 2016 (sources DB et DEPAFI)



1.1 L'exécution budgétaire

Le produit total des amendes en 2016 est de 1 817,9 M€, en augmentation de 11 % par rapport à 2015 ; le produit affecté au CAS est de 1 421,4 M€, en augmentation de 6,5% par rapport à 2015, au lieu de 1 % entre 2014 et 2015. Les programmes « opérationnels » du CAS (751, 752 et 753) portent moins de 20 % (18,6 %) des crédits exécutés[34] sur le CAS en 2016 (265,2 M€) ; le programme 754 reçoit 38 % des produits affectés au CAS (692,7 M€) ; les 26 % restant sont versés au programme 755 (463,5 M€).

396,5 M€ de recettes représentant près de 22 % du produit total 2016 des amendes ont été réparties hors CAS entre l'AFIFT (351,5 M€) et le budget général de l'Etat (45 M€ - programme 122)

1.1.1 Les recettes

1.1.1.1 Le produit des amendes

Tableau n°2 : Produit des amendes - exécution 2016 (M€)

Recettes en M€	2014	2015	2016	Evolution 2016/2015	
Contrôle automatisé *(radars vitesse, contrôles feux rouge et passage à niveaux)*	***740,1***	***789,0***	***920,3***	***131,3***	***14,27%***
AF	611,7	642,2	760,5	118,3	15,56%
AFM	128,4	146,8	159,8	13,0	8,14%
Hors contrôle automatisé *(PVélect - amendes carnets à souche)*	***822,7***	***818,7***	***897,6***	***78,9***	***8,79%***
AF	527,8	534,9	597,5	62,6	10,48%
AFM	294,9	283,8	300,1	16,3	5,42%
Ensemble recettes *(AF radars et hors radars et AFM)*	***1 562,8***	***1 607,7***	***1 817,9***	***210,2***	***11,57%***
Dont recettes affectées au CAS	***1 315,1***	***1 329,6***	***1 421,4***	***91,8***	***6,46%***
dont section 1	239,0	239,0	239,0	0,0	0,00%
dont section 2	1076,1	1090,6	1182,4	91,8	7,76%

Source : Cour des comptes d'après direction du budget

[34] Les crédits ouverts en LFI s'élevaient à 272 M€ au titre des programmes 751, 752 et 753. Les crédits affectés au P 754 étaient de 666 M€ et ceux affectés au P 755 de 440M€.

En 2016, le produit des amendes forfaitaires issues du contrôle automatisé (radars) continue de progresser et atteint son plus haut niveau depuis 2011. Le produit des amendes forfaitaires hors contrôle automatisé (PVé et amendes à souches) se redresse après une légère baisse entre 2015 et 2014 (818,7 M€ en 2015). La progression des amendes forfaitaires majorées est inférieure à celle de AF, le facteur temps jouant en défaveur du recouvrement des amendes forfaitaires. L'augmentation significative des recettes constatées en 2016 s'explique par le dynamisme des amendes du contrôle automatisé (radars) et l'augmentation du nombre des infractions.

Le total du produit des amendes augmente de 11,5 % par rapport à 2015. Le détail de l'évolution des recettes et dépenses fourni par la direction du budget est présenté en annexe 1.

Le PLF 2017 prévoit de relever de 10 M€ le plafond de dépenses du programme 751, soit 249 M€ pour la section 1.

1.1.1.2 La répartition par programmes des recettes du CAS

Voir graphique n° 3 p.35

1.1.2 Les dépenses

Les dépenses en CP de l'ensemble des programmes du CAS s'élèvent à 1 342 M€ en 2016 (1 285,6 M€ en 2015). Aucun événement particulier n'est à signaler en ce qui concerne l'évolution des dépenses du CAS en 2016.

1.1.2.1 Le programme 751-Radars

Ce programme finance pour l'essentiel le déploiement et la maintenance des équipements du contrôle automatisé. Son responsable est le DSCR depuis 2011. Le programme ne comporte qu'un seul budget opérationnel de programme (BOP) central, réparti en trois actions. Les dépenses 2016 s'élèvent à 208,19 M€ en AE et à 216,1 M€ en CP. Les crédits ouverts en LFI 2016 (en AE=CP) sont de 204, 21 M€ au lieu de 220 M€ en 2015.

Les dépenses du P 751 augmentent d'environ 15 %, en raison de l'augmentation du nombre des infractions, de l'élargissement du parc de radars à 4 398 équipements mis en service fin 2016 (soit 282 équipements supplémentaires par rapport à 2015, hors radars pédagogiques) et de la modernisation du parc (augmentation du nombre de radars mobiles embarqués et de radars double sens, forte baisse du nombre de radars fixes).

Avec des reports limités à 43,7 M€ en CP, les crédits disponibles s'élèvent à 233,16 M€ en CP au lieu de 182,32 fin 2015, ce qui traduit une réelle progression dans la qualité de la gestion du programme. La consommation fin 2016 s'établit à 206, 3M€ en AE et à 182,4 M€ en CP.

L'action 1 « dispositifs de contrôle automatisés » ou « radars » finance le déploiement, le remplacement et la maintenance des radars. En 2016, ont été consommés sur cette action 96,85 M€ en AE et 102,70 M€ en CP (109 M€ en AE et 88,32 M€ en CP en 2015)

L'action 2 « centre national de traitement » soutient à hauteur la dotation à l'agence pour le traitement automatisé des infractions (ANTAI), versée sous la forme d'une subvention pour charges de service public (SCSP) et d'une dotation en fonds propres, le restant étant porté par le programme 753 (26,2 M€). Les crédits vers l'ANTAI du programme 751 doivent permettre à l'agence d'assurer le fonctionnement du centre national de traitement situé à Rennes. En 2015, l'agence avait reçu 93,6 M€ (en AE=CP). Elle reçoit 92,7 M€ en 2016**.**

Les dépenses de l'action 3, dite « soutien au programme », financent des études, du fonctionnement courant ainsi que les programmes de communication de la DSCR centrés sur le thème de la vitesse - le reste de ces dépenses de communication étant porté par le P 207. La dépense est en augmentation sur ce programme : 18, 65 M€ en AE et 20,69 M€ en CP au lieu de 13,77 M€ en AE et 10,38 ME en CP en 2015, en raison de la volonté de la DSCR de développer des campagnes de prévention ciblées sur la vitesse, principale cause la mortalité routière.

Une fongibilité a été réalisée avec l'accord du CBCM entre l'action 1 et l'action 3 pour permettre de financer pendant l'année 2016 des dépenses supplémentaires de communication, initialement prévues sur le programme 207.

1.1.2.2 Le programme 752-*Fichier National du permis de conduire*

Le programme 752 porte les dépenses relatives à la gestion du permis de conduire au regard des infractions au code de la route pour un montant de 20,54 M€ de crédits ouverts en LFI. Il s'agit d'une part de l'édition et de l'affranchissement de 16,1 millions de courriers adressés en 2016 aux titulaires de permis de conduire au titre d'un retrait ou d'une restitution de points ; d'autre part, le fonctionnement et de la maintenance opérationnelle du système d'information du FNPC (fichier national de permis de conduire) dont l'application est le SNPC, système informatisé

des permis de conduire, qui gère depuis 2013 les droits à conduire et la production des permis[35] .

Le deuxième poste de dépenses correspond au soutien du système d'information qui permet la gestion des points du permis de conduire électronique. Un projet visant à la mise en application de la directive européenne du 20 décembre 2006 sur l'harmonisation des permis de conduire, dont le marché de réalisation avait été confié à l'ANTS en 2010, avait été notifié en juillet 2011 au groupement CAP Gemini-Jouve. Cette nouvelle application devait remplacer le SNPC en 2015, mais ce projet n'a pu aboutir, en raison de dysfonctionnements divers, notamment d'ordre technique, l'ensemble des fonctionnalités attendues n'ayant pu être testées. Le système FNPC adapté (dit FAETON 1) continue d'être utilisé en 2016. Le ministère de l'intérieur a pris acte en 2016 de l'abandon du projet FAETON dont la gestion par l'ANTS a fait l'objet d'un contrôle de la quatrième chambre de la Cour des comptes en 2015.

Le montant des crédits ouverts en LFI 2015 était de 20,5 M€ en AE=CP. Les reports étaient de 3,7 M€ en AE et de 8,5 M€ en CP.

En 2016, le niveau d'exécution du programme 752 est à la baisse : 25,6 M€ ont été consommés en AE en 2015 contre 23,42 M€ en 2016 ; 26,6 M€ en CP en 2015 contre 21,6 M€ en 2016.

Le montant des AE disponibles en fin d'exercice est de 24,2 M€ ; celui des CP disponibles s'élève à 29,1 M€.

1.1.2.3 Le programme 753-*PVé*

Ce programme verse la deuxième partie de la subvention pour charges de service public à l'ANTAI et finance notamment l'envoi et le traitement des avis de contraventions relevées par PV électroniques. Les crédits ouverts en LFI 2016 ont été de 26,2 M€ en AE=CP et ont été intégralement consommés.

1.1.2.4 Le programme 754-*Collectivités territoriales*

En vertu de l'article L.2334-24 du code général des collectivités territoriales (CGCT), l'Etat rétrocède aux communes et à leurs groupements (EPCI) le produit effectivement recouvré des amendes de police routière dressées sur leur territoire.

[35] Conformément à la directive européenne N°2006/126/CE du 20 décembre 2006.

La part des recettes des AF radars revenant aux collectivités territoriales est plafonnée en LFI à 170 M€.

64 M€ sont reversés aux départements, à la collectivité territoriale de Corse, à la métropole de Lyon depuis le 1er janvier 2015[36] et aux régions d'Outre-mer, sur la base de la longueur de la voirie appartenant à chaque collectivité territoriale concernée. Ces recettes sont réparties par le comité des finances locales (CLF).

106 M€ sont versés aux communes et aux EPCI.

La part des recettes des AF et des AFM versées aux communes et à leurs groupements (EPCI) n'est pas plafonnée : elle est fixée par la loi à 53% du produit des recettes annuelles.

Ces modalités de répartition des recettes relèvent de dispositions inchangées depuis 2002 : les attributions allant aux communes de plus de 10 000 habitants leur sont versées directement, via les préfectures. Les sommes correspondant aux communes et groupements de communes de moins de 10 000 habitants sont réparties par les conseils départementaux. La répartition de l'année N concerne le produit des amendes de police de l'année N-1, établi sur la base du nombre d'amendes émises (et non pas recouvrées) de l'année N-2. Les produits sont versés au titre de l'année N+1.

Le code général des collectivités territoriales (CGCT) prévoit que la part des amendes revenant aux collectivités territoriales doit nécessairement financer des opérations en matière de transports en commun, de sécurité et de circulation routières[37]. Les dispositions de l'article R.234-12 du CGCT établissent la liste des opérations réalisables. Une modification de ce décret précisant la liste des opérations susceptibles d'être financées par les amendes est en préparation. En 2016, la DGCL ne disposait d'aucune information sur les travaux effectivement réalisés par les collectivités bénéficiaires de ces reversements malgré l'obligation légale qui lui est faite à partir de 2017 de concourir à la rédaction d'un rapport sur l'emploi des recettes des amendes dont bénéficient les collectivités territoriales.

La LFI a ouvert en 2016 M€ 672,03 M€ en AE = CP sur ce programme, dont 170 M€ au titre des AF radars.

Les crédits disponibles du programme 754 s'élèvent à 1 247, 22 M€ en AE et à 1246,37 M€ en CP, en raison d'une annulation de 1,17 M€ en

[36] Article 26 de la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 (MAPTAM)

[37] Article R 2334-25 du code général des collectivités territoriales (CGCT).

fin d'année (LFR). En 2016, les crédits consommés sont de 637, 3 M€ en AE et de 637,6 M€ en CP.

Il s'agit, d'une part, de la répartition du produit des amendes au profit des communes et de leurs groupements au titre de 2016 effectuée en février 2017 et, d'autre part, de la répartition du produit des AF radars de 2015 effectuée au profit des départements en novembre 2016 (64 M€).

La caractéristique du programme 754 est que le produit des amendes est versé selon des échéances qui ne correspondent pas au calendrier budgétaire (février et novembre), ce qui explique pour partie l'importance des reports, qui s'élèvent en 2016 à 579,28 M€ en AE et 579, 59 M€ en CP. Ces montants reportés correspondent pour l'essentiel à des crédits ouverts en LFI sur la base d'estimations de recettes. Certains conseils départementaux rencontrent des difficultés pour attribuer les sommes revenant aux communes de moins de 10 000 habitants. En 2016, plusieurs communes ont même procédé au reversement de crédits antérieurs, en raison de l'annulation des travaux prévus. Le total des montants reversés s'élevait en 2016 à 25 583 M€.[38] -

Par ailleurs, la DGCL tient depuis 2013 une comptabilité des crédits « non consommés et dus » aux collectivité territoriales du P 754, dont certains sont attendus en 2017 et sont versés après la répartition de février. Ces crédits qualifiés de « non consommés et dus » s'élevaient au 31.12. 2016 à 609,94 M€ en AE et 608,77 M€ en CP.

Le CBCM Intérieur souligne que les versements effectués en 2011 ayant été réalisés à partir du prélèvement sur recettes (PSR) « amendes » et non pas à partir des crédits ouverts sur le programme 754, une partie de ces crédits est restée sans emploi et est de fait reportée d'année en année.

Aucune fongibilité des crédits n'est possible sur le programme 754, qui ne comporte que des dépenses de titre 6.

1.1.2.5 Le programme 755-*Etat*

Le programme 755 - *Etat* bénéficie de la deuxième fraction du produit des AF et des AFM pour reversement au budget général, soit 47%. Son montant est fonction du montant global des recettes de la section 2 du CAS. L'intégralité de la dépense du programme est imputée sur cette action unique.

---

[38] Le montant le plus important vient du Territoire de Belfort (10 138 €) et le plus faible, d'une commune de Corrèze (817€).

En LFI 2016, 440, 54 M€ de crédits de titre 3 ont été ouverts en AE et CP. Les recettes du P755 s'élèvent à 463,5 M€, soit une hausse de près de 10 % par rapport à 2015 (+ 44,9 M€).

En dépenses, le programme a reversé 440, 5 M€ sur la ligne n°2501 « recettes non fiscales » du budget général, + 7% par rapport à 2015.

Ce montant correspond à la quote-part revenant au programme sur les encaissements des deux derniers mois de l'année 2015 auxquels s'ajoutent les encaissements des dix premiers mois de l'année 2016.

Tableau n° 3 : AE et CP - Année 2016 (en M€)

Autorisations d'engagement (AE) en M€	**Programme 751**	**Programme 752**	**Programme 753**	**Programme 754**	**Programme 755**	**2016**
LFI	**204,21**	**20,54**	**26,20**	**672,03**	**440,54**	**1 363,52**
Crédits disponibles (a)	**221,59**	**24,22**	**26,20**	**1 247,22**	**440,54**	**1 959,77**
Crédits consommés	**208,19**	**23,43**	**26,20**	**637,28**	**440,54**	**1 335,64**
(a) LFI + solde des mouvements de toutes natures + fonds de concours et attributions de produits						
Crédits de paiement (CP) en M€	**Programme 751**	**Programme 752**	**Programme 753**	**Programme 754**	**Programme 755**	**2016**
LFI	**204,21**	**20,54**	**26,20**	**672,03**	**440,54**	**1 363,52**
Crédits disponibles (a)	**233,16**	**29,10**	**26,20**	**1 246,37**	**440,54**	**1 975,37**
Crédits consommés	**216,08**	**21,62**	**26,20**	**637,59**	**440,54**	**1 342,03**
(a) LFI + solde des mouvements de toutes natures + fonds de concours et attributions de produits						

Source : Cour des comptes d'après données DEPAFI au 30 janvier 2017

1.1.3 Le solde

Tableau n°4 : Trésorerie du CAS (en M€)

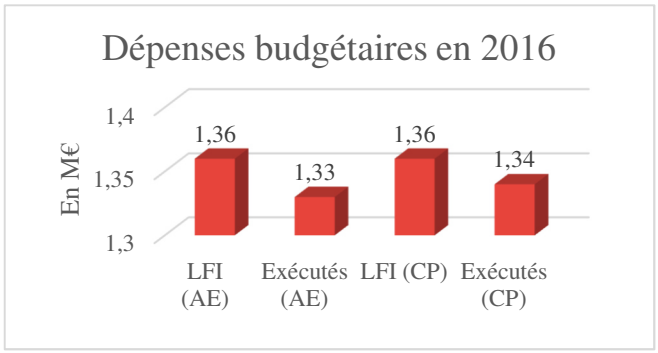
	2015	**2016**
Solde en début d'exercice (1)	755,5	798,6
Recettes (2)	1 329,6	1 421,4
Dépenses (3)	1285,6	1 342
Solde de l'exercice (4) = (2) – (3)	44	79,4
Solde comptable en fin d'exercice (1) + (4)	**799,5**	**878**

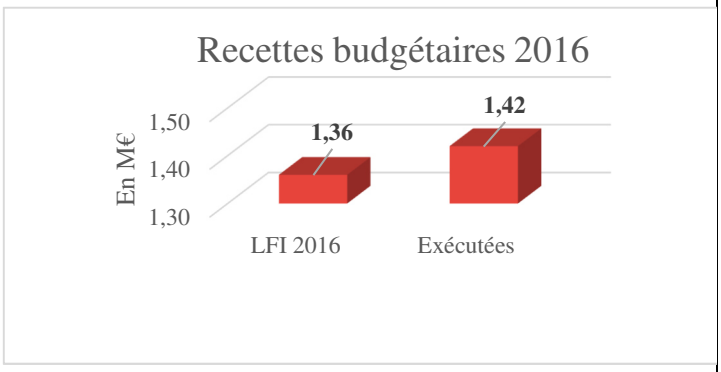
Sources : LR 2015, LFI 2016 et DB pour exécution 2016

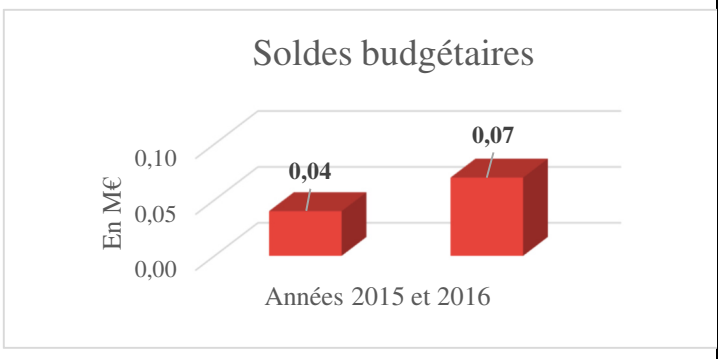
Le solde de l'exercice budgétaire est positif : + 79,4 M€. Il traduit l'écart entre les recettes des amendes encaissées en 2016 sur le CAS (1 421,4 M€) et les dépenses en CP (1 342 M€).

Le solde comptable s'élève à 878 M€. Il traduit la somme des écarts cumulés entre les consommations réalisées en CP et les recettes encaissées depuis l'ouverture du CAS. Ce montant élevé s'explique en grande partie par le décalage de consommation des recettes du programme 754 - *Collectivités territoriales*, qui reçoit près de la moitié des recettes du CAS, compte tenu du rythme spécifique des reversements aux collectivités locales (février et novembre).

1.1.4 Synthèse de l'exécution budgétaire 2016







1.2 La programmation des crédits et l'évaluation des recettes

1.2.1 Des résultats supérieurs aux prévisions en 2016

Tableau 1 : LFI 2016 – crédits ouverts (en €) et répartition

	AE	CP	%
751 *Radars*	*204,21*	*204,21*	*14,98%*
752 *FNPC*	*20,54*	*20,54*	*1,51%*
753 *Pvé*	*26,20*	*26,20*	*1,92%*
754 *Collectivités territoriales*	*672,03*	*672,03*	*49,29%*
755 *État*	*440,54*	*440,54*	*32,31%*
Total 2016	*1 363,52*	*1 363,52*	*100,00%*

Source : LFI 2016

En 2016, l'exécution dépasse les prévisions.

L'écart est de + 138 M€. Contrairement aux années précédentes, la prévision des recettes pour 2016 était pratiquement stable par rapport à 2015 (+ 0,58%). Elle s'est révélée cette fois *inférieure* aux résultats constatés, puisque 1,680 M€ étaient budgétés en recettes au PLF 2016. En 2015, l'écart entre prévision et exécution était de - 64 M€ pour le total des recettes et de - 48 M€ pour le CAS, en progression par rapport à 2014 (- 210 M€ pour le total des recettes et de - 87M€ pour le CAS).

Ces fluctuations traduisent les difficultés rencontrées par le ministère de l'intérieur pour établir des prévisions de recettes fiables dans le domaine de la sécurité routière, domaine où les paramètres à prendre en compte sont multiples et de natures très diverses, comme en témoigne le document de politique transversale déjà cité[39].

Les recettes du CAS augmentent en 2016 de + 11,5 % ; le montant global des amendes perçues par l'Etat au titre de la circulation et du stationnement routiers s'élève à 1 817,9 M€ en 2016, au lieu de 1607,7 M€ en 2015. L'écart est de + 209, 9 € pour l'ensemble des recettes et de +

[39] 22 programmes budgétaires concourent à la politique transversale de sécurité routière, dont le ministre de l'intérieur est chef de file (cf. document de politique transversale « sécurité routière » en annexe au PLF 2017).

91, 8 M€ pour les recettes affectées au CAS. Positive pour le budget de l'Etat, et témoignant d'une meilleure efficacité du contrôle automatisé de la circulation, cette augmentation des recettes doit toutefois être analysée de manière nuancée au regard de l'objectif gouvernemental de diminution de la vitesse sur les routes, première cause d'accidents mortels comme on l'a vu plus haut.

S'agissant du produit des AF radars, le résultat s'appuie sur un taux de disponibilité des radars équivalent à celui de 2015 (93 %) et au déploiement de 4 398 unités de contrôle automatisé en service fin 2016, constituant un parc en cours de modernisation (dont notamment 134 radars « discriminants » supplémentaires, 150 radars fixes remplacés par des radars déplaçables, 100 radars fixes équipés de la fonctionnalité « double sens », 884 radars mobiles et « mobiles-mobiles », 203 radars autonomes, 882 radars pédagogiques …). La progression des recettes par rapport à 2015 est la conséquence de la forte augmentation du nombre d'infractions constatées, qui progressent de 10,4 % en 2016.

S'agissant du produit des AF et AFM, la prévision se fonde sur le constat des recettes encaissées en année N-1. L'exécution s'élève en 2016 à un peu plus de 300 M€ pour cette catégorie d'amendes, en progression de 5, 4 % par rapport à 2015.

1.2.2 Rappel des hypothèses de budgétisation

1.2.2.1 Programme 751-*Radars*

La prévision de dépenses pour 2016 a été fondée sur l'hypothèse d'une arrivée à maturité du parc de radars, avec la mise en service fin 2016 de 4450 équipements de contrôle automatisé. Les prévisions de recettes des AF (radars) s'élevaient à 658, 1 M€ en 2015 et ont été réalisées à hauteur de 642, 21 M€. Pour 2016, le produit des AF (radars) avait été évalué à environ 700M€ et a été réalisé à hauteur de 760, 5 M€.

Action – 1 : « radars »

La prévision des dépenses 2016 se ventile comme précédemment entre l'achat de nouveaux équipements, le maintien en conditions opérationnelles de l'existant (maintenance préventive prenant en compte le vieillissement du parc dans les coûts unitaires de maintenance et maintenance curative) et le traitement par l'ANTAI de 25,6 millions de messages d'infractions transformés (MIF) en avis de contravention au titre du contrôle automatisé (ACO) :

Ces 25,6 millions de messages d'infractions transformés (MIF) ont donné lieu à 16 millions d'avis de contraventions (ACO).

Action 2 : centre national de traitement (ANTAI Rennes)

Les dépenses de l'action 2 (subvention pour charge de service public et dotation en fonds propres versée à l'ANTAI pour un total de 92,7 M€) ont été programmées en fonction du budget initial arrêté par le conseil d'administration de l'agence en décembre 2015 (93,6 M€ en AE=CP).

Action 3 : Soutien au programme (études, communication et frais divers de fonctionnement)

Les dépenses de l'action 3 (12,9 M€ en AE et 14,9 en CP) ont été programmées en janvier 2016 comme suit :

- études portant sur l'observation de la vitesse, l'évaluation des radars chantiers, etc. : les engagements prévisionnels pour 2016 ont été estimés en prenant en compte les engagements antérieurs de 2015 (restes à payer de 1,8 M€) et les conventions d'études programmées sur 2016 (besoins en CP évalués à 1,25 M€).

- financement d'opérations de communication, conformément au programme arrêté par la DSCR et approuvé par le CBCM début 2016 de 7,5 M€ (en AE et en CP) ; ces crédits ont été revus à la hausse pour permettre de lancer des campagnes de prévention supplémentaires : au total 12, 7 M€ en AE et 14, 4 M€ en CP ont été dépensés fin 2016.

- fonctionnement de la trésorerie du contrôle automatisé (TCA) : les prévisions estimées à 4,2 M€ (AE=CP) correspondant aux négociations budgétaires du PLF 2016 ont été confirmées.

1.2.2.2 Programme 752-*FNPC (fichier national du permis de conduire)*

La programmation des dépenses relatives au fonctionnement du FNPC a été estimée à 13,87 M€ (en AE et en CP) en fonction :

- d'une estimation du nombre de courriers à adresser en 2016 aux contrevenants, estimé à 15, 6 millions (estimation de 17 millions en 2015) correspondant aux lettres de retrait et de restitution de points adressés aux titulaires du permis de conduire), en appliquant la grille tarifaire de la convention passée avec l'Imprimerie Nationale. (coût moyen d'affranchissement d'un courrier de 1, 27€). Le nombre de courriers adressés s'est finalement élevé à 16, 7 millions, en augmentation de 2,9%.

- des dépenses liées à l'informatique (10, 3 M€ en AE et 12, 5 M€ en CP) pour couvrir les besoins suivants :

- Maintenance en conditions opérationnelles du système FNCP (4,4 M€ en AE et 3,8 M€ en CP)
- Evolution du système national du permis de conduire (SNPC) à la suite de l'abandon du projet FAETON (marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage : 5,95 M€ en AE et 5, 26 M€ en CP)
- Charges et restes à payer à hauteur de 3,4 M€ (dont 0,4 M€ de restes à payer)

1.2.2.3 Programme 753-*PVé (contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers)*

La prévision de dépenses était fondée sur le développement par l'ANTAI du traitement de plus de 20 millions d'avis de contravention au titre du PV électronique, pour un montant de 26,2 M€ (AE=CP), dépenses qui ont été votées par le conseil d'administration de l'agence en décembre 2015.

1.3 La gestion des crédits en cours d'exercice

La gestion des crédits du CAS est caractérisée par des reports importants sur les programmes 751 et 754 *(voir Tableaux 5 et 6)*

Aucun mouvement règlementaire n'est réalisé sur le P 753 en 2016.

1.3.1 Le programme 751 et le programme 752

Le P 751 présente des reports de l'année 2015 sur l'année 2016 de 12,12 M€ en AE et de 631 M€ en CP.

L'arrêté du 29 mars 2016, autorise des reports en AE de 9 313 M€ et de 43, 7 M€ en CP.

Le montant des AE engagées en 2016 s'élève à 208,2 M€.

4 M€ de crédits (AE = CP) ont été virés en avril 2016 du P 754 vers le P 751 pour permettre de financer l'installation de nouveaux radars afin de sécuriser notamment les chantiers routiers et les zones temporaires de danger. [40]

La LFR du 29 décembre 2016 annule 18,8 M€ de CP considérés comme « orphelins » ou « inutiles ». Des reports importants restent

[40] Rapport relatif au décret n°2016-437 du 11 avril 2016 portant virement de crédits

constatés en CP, alors que 18, 8 M€ ont été annulés fin 2016. Elle arrête à 1,165 M€ le montant des AE restant ouverts sur ce programme.

Le P 752 reçoit 3,6M€ en reports en AE et 8,5 M€ en CP (arrêté du 29 mars 2016.

1.3.2 Le programme 754 – Collectivités territoriales

Sont imputés sur ce programme en 2016 :

- en février, le paiement des sommes dues aux communes et à leurs groupements, au titre des amendes encaissées en 2015, réparties selon les statistiques de verbalisation de l'année 2014.

- en novembre, le montant de 64 M€, fixé par la LFI, et dû aux départements, à la collectivité territoriale de Corse et aux régions d'outre – mer, au titre des AF radars encaissées en 2015.

Ces règles de détermination et de répartition de la part du produit des amendes revenant aux communes et à leurs groupements conduisent à décaler la consommation de crédits (tant en AE qu'en CP) à l'exercice suivant celui où ils étaient disponibles et créent donc un mécanisme de report structurel.

En 2015, les crédits reportés sur le programme 754 s'étaient élevés à 572, 4 M€ en AE et 573 M€ en CP. Les reports de crédits non consommés de l'année 2015 sur l'année 2016 (hors fonds de concours) s'élèvent à 579,3 M€ en AE et 579,6 M€ en CP.

Les crédits disponibles sur ce programme après reports de 2015 vers 2016 sur le P 754 étaient de 1 247M€ en A€ et de 1 246 M€ en CP.

Au 1er mars 2017, les crédits disponibles estimés sur ce programme après reports de 2016 vers 2017 s'élèvent à 1 959 M€ en AE et 1 975 M€ en CP.

Une part des crédits ouverts en LFI 2016 ont été annulés par décret de virement du 11 avril 2016 : 4 084 M€ en AE et en CP (versés au P 751).

L'article10 de la LFR du 29 décembre 2016 a annulé, en CP uniquement, des crédits à hauteur de 1 165 M€.

La DGCL justifie l'importance de ces reports par « la particularité du programme 754, qui réside dans le fait que le produit des amendes est versé selon des échéances qui ne correspondent pas au calendrier budgétaire ».

2 Les composantes de la dépense

La structure de l'exécution par action évolue peu par rapport à l'exercice 2015. Il en est de même pour l'exécution par titre à l'exception des dépenses du titre 5 du programme 752 qui passent de 30,9 % de la dépense en 2015 à 14,5% de la dépense en 2016. Cette baisse est liée au montant des restes à payer sur ce programme, qui ont été exécutés sur la gestion 2015 en titre 5 (3,1 M€).

2.1.1 Répartition des dépenses par programme

Tableau n°5 : Dépenses par programme (en M€)

Prog	Action	Dépenses en AE	Dépenses CP
751	Action 1	96,8	102,7
751	Action 2	92,7	92,7
751	Action 3	18,6	20,7
752	Action 1	23,4	21,6
753	Action 1	26,2	26,2
754	Action 1	672,0	692,7
755	Action 1	440,5	463,5
Total		**1 370,4**	**1420,1**

Sources : DEPAFI au 31.01.2017

Répartition des dépenses par titre

Tableau n°6 : Dépenses par titre (en M€)

Prog	Titre	Dépenses en A.E	Dépenses C.P
751	Titre 3	186,0	179,6
751	Titre 5	11,1	25,8
751	Titre 6	1,0	0,6
751	Titre 7	10,0	10,0
752	Titre 3	18,4	17,9
752	Titre 5	4,0	3,1
752	Titre 6	1	0,5
753	Titre 3	26,2	26,2
754	Titre 6	672,0	692,7
755	Titre 3	440,5	463,5
Total		**1370,3**	**1420,1**

Sources : DEPAFI au 31.01.2017

2.1.2 L'agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI)

2.1.2.1 Le poids de l'opérateur dans la mission

Le total des crédits versés à l'agence nationale du traitement automatisé des infractions (ANTAI) était de 113,6 M€ en 2015, en légère baisse à cette date (8,8 %, au lieu de 9,2 % en 2014). Apprécié par rapport aux dépenses des seuls programmes opérationnels du CAS (751, 752 et 753), il était de 42,2 %. En 2016, le CAS finance l'ANTAI par deux subventions pour charge de service public pour un montant total de 118,9 M€, (92,7 M€ sur le P 751 et 26,2 M€ sur le P 753) soit une augmentation de + 5,3 M€ en valeur absolue par rapport à 2015 (113, 6 M€).

Tableau n°6 : Evolution du budget de l'ANTAI - 2011 à 2016

Format GBCP en CP

DEPENSES en M€	Exécution 2011	Exécution 2012	Exécution 2013	Exécution 2014	Exécution 2015	Exécution 2016	BI 2017
Personnel	0,05	0,43	0,63	0,42	0,74	1,56	2,92
Fonctionnement	83,59	89,41	89,99	94,16	99,95	112,29	95,91
Investissement	17,81	18,17	15,14	14,85	12,71	1,57	24,23
Opérations d'ordre				0,06			
TOTAL DES DEPENSES	**101,45**	**108,01**	**105,76**	**109,48**	**113,39**	**115,42**	**123,06**

RECETTES en M€	Exécution 2011	Exécution 2012	Exécution 2013	Exécution 2014	Exécution 2015	Exécution 2016	BI 2017
Subvention P751	63,82	64,70	92,34	91,30	83,62	92,70	82,00
Subvention P753	21,22	37,05	29,00	31,56	30,00	26,20	26,20
Autres recettes	26,83	10,08	0,60	0,85	0,66	1,17	1,30
TOTAL DES RECETTES	**111,87**	**111,84**	**121,95**	**123,71**	**114,29**	**120,07**	**109,50**

RESULTAT en M€	**10,42**	**3,83**	**16,18**	**14,23**	**0,89**	**4,65**	**-13,56**
Dépenses non budgétaires (*)			**0,01**		**15,50**		

(*) 2013 : garantie de 10 000 € versée à la Fondation Jean Moulin ; 2015 : prélèvement de 14 M€ au profit de l'ANTS et de 1,5 M€ au profit du BG

Source : DSCR mars2017

Le poids budgétaire de l'opérateur dans la mission reste sensiblement le même qu'en 2015 : 13 % des dépenses des quatre premiers programmes, compte tenu de l'augmentation des recettes. Toutefois, si l'on considère les dépenses des trois programmes pilotés par la DSCR, l'opérateur pèse alors 45 %. Les ressources provenant du CAS constituent l'essentiel des recettes de l'opérateur[41] et les représentants du ministère de l'intérieur sont majoritaires au sein de son conseil d'administration – situation qui traduit la forte intégration de l'opérateur dans la mission.

Les dispositions du décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 (GBCP) relatives au cadre budgétaire et comptable des opérateurs de l'Etat ont été appliquées comme prévu à l'ANTAI à partir du 1er janvier 2016. Ceci a conduit l'agence à mettre en place une comptabilité en AE et en CP, faisant apparaître un solde budgétaire de + 4,65 M€ fin 2016.

41 Le reste correspondant à des refacturations de prestations livrées à la SNCF, des sous- locations de locaux et des remises postales estimées à 1,1 M€ en exécution 2016 (1,3 au PLF 2017).

Le fond de roulement de l'ANTAI n'est pas inscrit dans le périmètre du CAS. Il se maintient à un niveau supérieur à celui de la norme prudentielle, évaluée à environ 14,5 M€ par la direction du budget pour cet opérateur en 2015. Ce fond de roulement est en augmentation : 37,8 M€ au 31.12.2016, contre 30,04 M€ fin 2015.

2.1.2.2 L'exercice de la tutelle de l'opérateur et la gestion des crédits

L'ANTAI est un établissement public administratif, créé par le décret n° 2011-348 du 29 mars 2011. L'agence est chargée du développement et de l'exploitation du traitement automatisé des infractions relevées au moyen des radars, de l'administration du centre national de traitement de Rennes et du développement et l'exploitation du PV électronique. Elle assure également la coordination technique entre les différents ministères intervenant sur la chaîne du traitement automatisé des infractions (chaîne pénale).

En tant qu'opérateur de l'Etat, l'ANTAI était soumise à l'obligation de réduction de ses dépenses de fonctionnement courant de 10 % sur trois ans, obligation figurant au contrat d'objectifs et de performance (COP) signé le 28 mars 2012 avec l'Etat pour le triennal 2012-2015. Un nouveau COP pour la période 2016-2019 a été signé fin 2016.

La LFI 2015 avait fixé à 6 ETPT le plafond d'emplois de l'opérateur, qui s'élevait pourtant à 21 ETPT en exécution en 2014. Toutefois, seuls 6 emplois étaient directement rémunérés par l'ANTAI, les autres postes étant pourvus par des mises à disposition ou des remboursements sur le plafond d'emploi d'autres programmes du ministère de l'intérieur.[42] Le juste plafond d'emplois a été rétabli en LFR 2015. Il est de 32 ETPT en 2016 et a été pratiquement atteint avec le recrutement de 4 ingénieurs chargés d'accompagner l'allotissement du marché CNT 4. Au 31 décembre 2016, l'effectif de l'ANTAI s'établit à 31 ETPT.[43]

L'agence soulève la difficulté à pouvoir recruter certains profils techniques spécifiques, correspondant à des besoins très pointus, que l'administration ne peut pas lui fournir.

---

[42] 176-*Police nationale*, 152-*Gendarmerie nationale* de la mission *Sécurités et 216-Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur de la mission Administration générale territoriale de l'Etat.*

[43] 26 ETPT sont directement rémunérés par l'agence et 5 font l'objet d'une convention avec le ministère de l'intérieur.

L'ANTAI bénéficie de subventions pour charge de service public portées par les programmes 751-*Radars* et 753-*PVe*. Le DSCR assure la tutelle de l'agence en tant que responsable du programme 753-*PVe,* par le biais d'un comité de tutelle réunissant chaque semaine le directeur de l'ANTAI et le DSCR. Le rythme des CA a été augmenté en 2016, compte tenu du cahier des charges de l'agence et du renouvellement de plusieurs marchés d'envergure – dont le principal marché (CNT 4)[44] au premier semestre 2016. La DEPAFI est également représentée dans les instances de tutelle par son bureau de la synthèse budgétaire et des opérateurs (BSBO) et chargée de co-organiser avec la DSCR des pré-conseils d'administration et des réunions thématiques, auxquelles est également prévue la présence de la direction du budget.

Fin 2015, le fonds de roulement de l'agence s'élevait à 30,04 M€, soit le double de son niveau prudentiel estimé à 14,5 M€ en 2014 par la direction du budget. D'après le CBCM, les montants des subventions reposaient manifestement depuis 2011 sur des hypothèses excessives de verbalisation et donc d'activité. Le fond de roulement de l'agence est en augmentation en 2016 : 37,10 M€ au 31 décembre (38, 8M€ en trésorerie).

Un audit de l'exercice de la tutelle du ministère de l'intérieur sur ses opérateurs, réalisé conjointement par l'inspection générale de l'administration, l'inspection générale de la police nationale et l'inspection de la défense et de la sécurité civile daté du 22 octobre 2015 soulignait la dispersion des enjeux fixés à l'agence entre des missions réglementaires à fort enjeux techniques et technologiques (traitement automatisé des infractions et pilotage des marchés afférents – dont le marché CNT 4 passé en 2015 et 2016) et son implication directe dans la mise en œuvre de la politique de sécurité routière du gouvernement.

Cette analyse n'est pas partagée par le directeur de l'ANTAI pour lequel les missions de l'opérateur vont nécessairement évoluer avec la modernisation de la chaîne de contrôle des infractions. L'agence doit être capable d'agilité, de technicité et d'adaptation. Ses missions s'articulent autour de l'infraction (routière ou de stationnement) et de la généralisation de leur traitement automatisé Avec la gestion des forfaits post-stationnement pour le compte des collectivités territoriales, qui relèvent du champ des redevances domaniales, l'agence entrera en 2018 dans un autre domaine contraventionnel. Ceci reste, selon le directeur, en cohérence avec les savoir-faire de l'opérateur. Les axes stratégiques du développement de

[44] Le marché « Chaîne Nationale de Traitement » 4 (2016-2019), repose sur le principe de l'allotissement. Il a été scindé en 8 marchés différents pour assurer une réelle mise en concurrence et permettre à l'agence d'assurer le pilotage effectif des prestataires.

l'ANTAI pour 2016-2019 ont été redéfinis dans le contrat d'objectifs et de projet signé fin 2016 avec l'Etat.

2.1.2.3 L'élargissement du mandat de l'opérateur

Le traitement des amendes de stationnement dépénalisées étant transféré aux collectivités territoriales, la gestion des forfaits de stationnement payant (FPS) aurait dû sortir en 2018 du champ d'activité de l'ANTAI et diminuer d'autant son périmètre opératoire. La décision a été d'aller dans le sens contraire et d'élargir le périmètre de l'opérateur pour garantir le succès de la réforme, qui repose sur la performance technologique d'un nouveau système contraventionnel, dont les applications sont en cours de développement. Le décret n° 2015-575 du 27 mai 2015 a élargi les missions de l'ANTAI au traitement automatisé de l'avis de paiement du forfait de post-stationnement et à l'émission, le cas échéant, du titre exécutoire correspondant. L'agence devra adapter toute la chaîne du traitement informatisé des avis de contravention aux spécificités des FPS avant 2018. Une dotation en fonds propres de 5 M€ a été attribuée à l'ANTAI en janvier 2015 pour lui permettre d'assurer la maintenance évolutive de ces nouvelles applications informatiques et d'en définir les spécificités.

3 Régularité, soutenabilité et performance budgétaires

3.1 La conformité aux principes et règles de la LOLF et du décret GBCP

3.1.1 Régularité et soutenabilité

Aucune anomalie dans l'exécution budgétaire n'a été observée.

La Cour relève que le programme 751-*Radars* bénéficie jusqu'en 2013 de reports de fait d'AE : celles qui, au cours d'exercices antérieurs, après avoir été consommées pour des montants supérieurs aux engagements juridiques de l'Etat redevenaient, après « retrait », disponibles.

L'article 160 du décret n°2012-1246 du 7 novembre 2012 sur la gestion budgétaire et comptable publique (GBCP), précise que ces AE sont indisponibles, sauf arrêté du ministre chargé du budget en disposant autrement. Sur les programmes du CAS concernés, les crédits étant votés en AE=CP et étant disponibles, en fonction des recettes, également en AE=CP, il en résulte un excès du montant des CP disponibles par rapport à celui des AE disponibles.

Le décalage important constaté entre les AE et les CP sur le programme 751 (*voir supra)* résultait pour partie 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 31/12/2015 (90,7 M€). Cette situation devrait s'améliorer en 2017, 18, 8 M€ de CP sans rattachement juridique ayant été annulés fin 2016.

3.1.2 Un dispositif non conforme aux règles de la LOLF

Au regard de la LOLF, qui prévoit que l'affectation directe de recettes à des dépenses doit rester une exception et qui lie les opérations budgétaires d'un CAS aux recettes, le fondement juridique du fonctionnement du compte reste d'autant plus discutable que le produit global des amendes augmente de 10 % en 2016 alors que les dépenses des trois programmes 751, 752 et 753 restent relativement stables. Comme on l'a vu *supra*, plus de la moitié des recettes transitant par le CAS ne financent pas directement la politique de sécurité routière. La justification

de l'existence du CAS serait moins fragile si les recettes des amendes qui l'alimentent étaient intégralement affectées au financement des politiques publiques concourant à l'amélioration de la sécurité routière. L'augmentation progressive de la désaffectation des recettes au profit de prélèvements ou de programmes dont les dépenses ne sont pas ou peu évaluées (AFIFT, P754), pas traçables (P755) ou qui n'ont rien à voir avec la sécurité routière (FIPD- P122) pose problème. Cette désaffectation est contestable tant au regard du droit que de la performance du dispositif, dont la finalité est la baisse de la mortalité et de l'accidentalité routières par l'amélioration des infrastructures de transport et de mobilité.

Parmi les dépenses désaffectées et déplafonnées du CAS, le solde versé à l'AFIFT progresse de manière constante : l'agence bénéficie en 2016 de 351,5 M€ issus des amendes forfaitaires du contrôle automatisé de la circulation routière. Elle devrait recevoir en 2017 environ 425 M€, soit 23 % du produit de ces amendes. Le montant du solde au bénéfice de l'AFIFT a augmenté de + 61% sur la période 2011- 2015, alors que les produits affectés au CAS augmentent de + 2,4 % sur la même période. Le montant des recettes versées à l'AFIFT pour la période 2012-2016 s'élève à 1 225,6 M€.

Tableau n°7 : Reports AE et CP – Année 2016

	Prog	Loi de règlement 2015		LFI 2016 (décret de répartition)		Virements (somme ensemble des virements)		LFR (somme des crédits ouverts et annulés en LFR)	
		AE	**CP**	**AE**	**CP**	**AE**	**CP**	**AE**	**CP**
Contrôle de la circulation et du stationnement routiers		1 308 170 343	1 285 596 057	1 363 521 806	1 363 521 806	0	0	1 165 720	-20 000 000
Radars	751	206 394 888	182 400 811	204 214 000	204 214 000	4 084 280	4 084 280	1 165 720	-18 834 280
Fichier national du permis de conduire	752	25 589 521	26 591 778	20 536 000	20 536 000	0	0	0	0
Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	753	30 000 000	30 000 000	26 200 000	26 200 000	0	0	0	0
Contribution à l'équipement des CT pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	754	635 084 728	635 502 263	672 030 557	672 030 557	-4 084 280	-4 084 280	0	-1 165 720
Désendettement de l'Etat	755	411 101 205	411 101 205	440 541 249	440 541 249	0	0	0	0

	Prog	Reports (année 2015 sur année 2016) hors fonds de concours		Crédits disponibles (total des colonnes) MAJ au 01/02/2017		Consommation des crédits Données d'exécution au 31/12/2016 (Chorus au 06/02/2017)		Crédits disponibles après reports de 2016 vers 2017	
		AE	**CP**	**AE**	**CP**	**AE**	**CP**	**AE**	**CP**
Contrôle de la circulation et du stationnement routiers		595 092 024	631 851 383	1 959 779 550	1 975 373 189	1 335 636 476	1 342 030 218	1 959 779 550	1 975 373 189
Radars	751	12 125 130	43 700 000	221 589 130	233 164 000	208 190 593	216 079 759	221 589 130	233 164 000
Fichier national du permis de conduire	752	3 688 459	8 559 333	24 224 459	29 095 333	23 425 243	21 616 204	24 224 459	29 095 333
Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	753			26 200 000	26 200 000	26 200 000	26 200 000	26 200 000	26 200 000
Contribution à l'équipement des CT pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	754	579 278 435	579 592 050	1 247 224 712	1 246 372 607	637 279 391	637 593 006	1 247 224 712	1 246 372 607
Désendettement de l'Etat	755			440 541 249	440 541 249	440 541 249	440 541 249	440 541 249	440 541 249

Sources : Cour des comptes - Chorus 2016

3.2 La soutenabilité budgétaire

3.2.1 Les enjeux complexes de la mise en œuvre de la réforme du stationnement payant au 01.01.2018

Le périmètre de la mission du CAS « ***Contrôle de la circulation et du stationnement routiers »*** sera modifié au 1er janvier 2018 par la mise en œuvre de la décentralisation et de la dépénalisation du stationnement payant, prévue par l'article 63 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 portant modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM).

La mission interministérielle pour la décentralisation du stationnement (MIDS) créée en juillet 2014 a été chargée de préparer la mise en œuvre de cette réforme [45].

La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NotRe) avait prévu l'entrée en vigueur de l'article 63 sur la dépénalisation et la décentralisation du stationnement payant de la loi MAPTAM au 1er octobre 2016.

La LFI 2016 a repoussé la date de sa mise en œuvre au 1er janvier 2018. Cette réforme, qui permet aux collectivités territoriales de percevoir le produit des amendes de stationnement de surface, soit directement, soit en faisant appel aux services de l'ANTAI, se traduira par la mise en place d'un forfait dit de « post stationnement » (FPS) réclamé aux contrevenants, qui se substitue aux amendes. La mise en œuvre de cette mesure décidée en 2016 n'aura d'effets directs sur le CAS qu'en 2019. Compte tenu du décalage entre les recouvrements et les reversements, on ne pourra en mesurer véritablement les effets en termes de soutenabilité budgétaire qu'à partir de 2020. Plus de 800 collectivités, dont la Ville de Paris, se sont engagées dans cette réforme. Sa mise en œuvre exige le développement de fonctionnalités nouvelles du système d'information de l'ANTAI, qui a été

[45] Une direction de projet rattachée au secrétariat général du ministère de l'intérieur, pilotée par le préfet S. ROUVE, est chargée de la conception et du suivi des nouvelles modalités de traitement par l'ANTAI des avis de paiement des futurs FPS qui seront adressés aux usagers ainsi que la mise en place de la juridiction administrative spécialisée appelée à gérer les recours contentieux

chargée comme on l'a vu *supra* d'assurer le traitement informatisé des forfaits post-stationnement pour le compte des collectivités[46].

Le principe de compensation de la perte de recettes consécutive à la réforme pour certaines collectivités, a été confirmé par le législateur dans la LFR 2016. Cette compensation concerne les petites communes de quelques milliers d'habitants. Mais elle tient compte également des spécificités d'octroi des recettes issues des amendes pour la Région Ile-de-France et le STIF (*voir graphique n°3 p.35*): la clef de répartition sera révisée, pour leur garantir des montants calculés sur la base des recettes obtenues en 2012. Cependant, la DGCL n'est pas en mesure de produire des hypothèses chiffrées sur le montant prévisionnel des recettes liées aux amendes de stationnement, qui seront à répartir selon ces nouvelles dispositions à partir de 2018.

Comme l'a observé la Cour dans son rapport public annuel publié en février 2017,[47]les enjeux de la réforme sont multiples et auront de nombreuses conséquences corollaires pour l'Etat, à commencer par la mise en place d'une nouvelle juridiction. Il s'agit de passer d'une organisation pénale identique sur l'ensemble du territoire national, assortie d'une amende forfaitaire de faible montant (17 euros) à la gestion décentralisée et dématérialisée d'une redevance d'occupation du domaine public dont le montant forfaitaire peut être fixé à 50 €. On manque d'autant plus de visibilité sur l'équilibre économique du futur dispositif que le nombre de communes qui souhaiteront y participer à partir de 2018 n'est pas stabilisé. Enfin, les dépenses rattachées à la mise en œuvre opérationnelle de la réforme ne sont pas chiffrées.

3.2.2 Des marges de progression dynamiques au regard des exigences de soutenabilité

Au regard des exigences de soutenabilité, la mission dispose des crédits nécessaires à la réalisation de ses objectifs, si l'on considère qu'ils sont limités au fonctionnement et à la modernisation des dispositifs de contrôle de la vitesse et du stationnement routiers portés par les programmes 751, 752 et 753 - qui renvoient chacun à un BOP central unique. Comme la Cour l'a déjà relevé, au regard de la LOLF, les

[46] D'après l'ANTAI, les collectivités déjà engagées dans le processus escomptent un fort taux de payement spontané par les redevables L'objectif est de doubler l'efficacité du stationnement payant, au bénéfice des collectivités territoriales.

[47] *Le stationnement urbain : un chaînon manquant dans la politique de mobilité,* Rapport public annuel, Tome 1, p.231 à 259, La documentation française 2017. Disponible sur www.ccomptes.fr

programmes 754 et 755 ne sont pas à proprement parler des programmes mais des supports budgétaires permettant des reversements de recettes non plafonnées (à l'exception des 170 M€ des AF radars). En 2016, le financement des trois programmes opérationnels du CAS a été de 250, 6M€[48], soit environ 17,5% du produit des amendes affectées au CAS (1 421,4 M€) et 14% du total du produit des amendes (1818,7 M€). Les crédits disponibles en 2016 sur ces programmes sont supérieurs ou égaux aux crédits ouverts en LFI. Pour le CBCM Intérieur, qui assure depuis 2016 le contrôle de l'exécution des trois programmes opérationnels du CAS, le système fonctionne de manière plutôt satisfaisante[49], l'emploi de la ressource toujours généreuse que constitue le produit des amendes pouvant être encore optimisé.

La soutenabilité 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'opposé, l'acceptabilité du contrôle automatisé de la vitesse venait à se retourner de manière significative[50]. Ceci ne semble pas être le cas puisque la hausse du produit des amendes se confirme en 2016, après un léger fléchissement entre 2012 et 2014**.** Compte tenu de l'augmentation de la vitesse moyenne des véhicules et de l'accidentalité routière qui en est la conséquence, et, par ailleurs, de l'amélioration de la performance des systèmes de contrôles programmée par l'ANTAI pour les années 2016-2019, il semble peu probable que les recettes du CAS connaissent une baisse significative.

Le suivi du budget de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) dans le cadre du triennal budgétaire 2016-2019 va se poursuivre, notamment au regard du nouveau périmètre de son activité[51], l'opérateur participant de manière décisive à la performance de la mission. La qualité du contrat d'objectifs et de performances renouvelé et signé en 2016 entre l'Agence et sa tutelle marque de ce point de vue un progrès significatif, dont les premiers résultats pourront être évalués à la clôture de l'exercice 2017.

---

[48] Crédits ouverts en LFI 2016 sur les programmes 751, 752 et 753 (DRICE)

[49] Entretien du 6 février 2017

[50] Les actes de vandalisme contre les radars fixes ont plutôt eu tendance à baisser en 2016 d'après la DSCR. Toutefois, le contexte social incite l'administration à une réflexion de fond sur la consolidation de l'acceptabilité des sanctions par les usagers, dont l'ANTAI est l'un des principaux instruments.

[51] Modifié par décret le 29 mai 2015

Tableau n° 8 : Restes à payer en fin d'exercice – Années 2013 à 2016 (en €)

Programme	En €	2014	2015	2016
P. 751	Restes à payer en fin d'exercice	66 172 348	90 783 790	85 266 068
	AE affectées non engagées	1 398 054	2 811 725	2 547 803
	CP	197 791 399	182 400 811	216 079 759
P. 752	Restes à payer en fin d'exercice	4 476 828	3 474 571	5 547 873
	AE affectées non engagées	0	0	0
	CP	17 987 115	26 591 778	21 616 204
P. 753	Restes à payer en fin d'exercice	0	0	0
	AE affectées non engagées	0	0	0
	CP	31 559 321	30 000 000	26 200 000

Sources : DEPAFI mars 2017

Il est malaisé d'anticiper la façon dont les recettes du CAS vont évoluer. La tendance à l'augmentation moyenne de la vitesse se confirme toutefois en 2016, première cause de mortalité sur les routes pour la DSCR. De fait, le nombre d'infractions relevées au titre du contrôle automatisé a été inférieur à celui de 2014 (-1 %), pour partie en raison de la réduction du nombre de radars mobiles et embarqués, et alors même que la DSCR avait atteint son objectif de 4 200 dispositifs installés fin 2015. Le nombre de radars déployés au 31 décembre 2016 a atteint 4 398 unités, soit 282 équipements de plus qu'en 2015, La DSCR a poursuivi en 2016 la modernisation de son parc de radars et elle expérimente début 2017 des solutions techniques innovantes. Elle prévoit par exemple de confier la conduite de 383 voitures-radars à des prestataires privés, afin d'optimiser la durée moyenne d'utilisation des radars embarqués et, ce faisant, limiter le nombre d'accidents en réduisant la vitesse sur les routes.[52]

[52] En 2016, la durée moyenne quotidienne d'utilisation des voitures équipées de radars embarqués par les services de police et de gendarmerie était de 1h47 /jour (138 véhicules pour la police et 245 pour la gendarmerie nationale)

Le niveau des recettes est donc fonction de facteurs très divers, qui ne sont pas tous faciles à appréhender par l'administration - en particulier ceux qui relèvent du comportement des conducteurs, français et étrangers.

Les données de la performance des radars (les nouveaux radars « feux rouges » ou les « radars chantiers » engendrent *a priori* plus de recettes), celles du système de verbalisation électronique, ainsi que l'amélioration du taux d'encaissement des amendes, notamment celles qui sanctionnent les véhicules immatriculés à l'étranger ou les véhicules professionnels[53] ont également un impact direct sur le niveau des recettes.

Les véhicules immatriculés à l'étranger représentent en 2016 13,6 % des infractions relevées par des dispositifs de contrôle automatique et 19,1 % des avis de contravention du contrôle automatisé. Le taux de payement des amendes forfaitaires pour l'ensemble des pays européens partenaires est de 70,6 % pour la période allant d'octobre 2014 à janvier 2016 (en premier lieu l'Allemagne et les Pays-Bas) contre 79% pour les contrevenants français. Une nouvelle directive (2015/413/UE), prise sur la base « transports » et non plus « coopération policière » est entrée en vigueur le 6 mai 2015 et a été transposée par la France par l'article 35 de la loi 2015-993 du 17 août 2015. Elle permet de meilleurs échanges d'information entre les pays membres et ses effets, d'après la DSCR, se sont fait sentir dès 2016. La mise en place du système EUCARIS devrait faciliter la progression du taux de paiement spontané des contraventions par les contrevenants étrangers.

Le périmètre des échanges de données s'est élargi en 2016 avec l'entrée de l'Autriche, après la Pologne et la Roumanie en 2015 dans le processus.

Depuis de le déploiement des radars « vitesse » en France, environ 21% des infractions relevées concernent des véhicules immatriculés à l'étranger alors qu'ils ne représentent (en moyenne) que 5 à 6% du trafic. L'amélioration des conditions techniques et administratives de sanction, grâce à l'harmonisation des systèmes électroniques de reconnaissance des plaques d'immatriculation, devrait améliorer les taux de recouvrement de ces infractions au cours des prochaines années.

[53] La sinistralité routière professionnelle (poids lourds et déplacements en mission) est la première cause de mortalité au titre des accidents du travail (DPT 2016)

3.3 La démarche de performance

Les indicateurs retenus pour les programmes 751, 752 et 753 permettent de mesurer la performance et également de piloter partiellement l'évolution de la programmation budgétaire.

Ces indicateurs sont fonction de trois éléments :

- la mesure du résultat (vitesses moyennes, lettres de restitution ou de retrait de points)
- la mesure de l'activité (part du PVé dans les contraventions, nombre de lettres de restitution ou de retraits de points)
- le montant de la recette (taux de disponibilité des radars, pourcentage d'avis de contravention par rapport au nombre d'infractions)

Les rapports et les projets annuels de performance annexés aux lois de finances évoluent et gagnent en clarté d'année en année. Le PLF 2016 propose une nouvelle maquette de la performance et réduit le nombre d'indicateurs du P 751.

3.3.1 Le programme 751-Radars

Ce programme vise un objectif unique, l'efficacité du système de contrôle automatisé de la vitesse.

Indicateur 1.1 : Evolution des vitesses moyennes

- Indicateur 1.2 : Evolution des excès de vitesse de plus de 30 km/h et de plus de 40 km/h
- Les taux atteints étant devenus très marginaux (moins de 1% des infractions), cet indicateur a été retiré en 2016.
- Indicateur 1.3 : Taux de transformation des messages d'infractions envoyés par rapport au nombre d'infractions relevées par les radars vitesse.

Cet indicateur mesure la performance de l'opérateur ANTAI, auquel ont été confiés la captation et l'enregistrement des messages d'effraction et leur transformation en avis de contravention.

- Indicateur 1.4 : Taux de disponibilité des radars

Cet indicateur a un impact direct sur le montant de la recette et permet de mesurer l'efficience du dispositif. Il s'agit du rapport moyen

annuel entre le nombre d'équipements en état de fonctionnement et le nombre d'équipements mis en service.

Après un niveau élevé atteint en 2012 (94,5 %), l'année 2013 avait été marquée par une chute brutale due à la mise en place d'un nouveau marché de maintenance et aux perturbations liées à la mise en place de l'écotaxe. L'indicateur opposable au nouveau prestataire est le taux de maintenance.

La DSCR chiffre à 92,5 % le taux de disponibilité des radars en 2016, avec un parc de 4 398 équipements. La refonte de la « stratégie radars » annoncée par le Premier ministre le 22 octobre 2015 prévoit de porter à 4 700 le plafond des équipements d'ici 2018 et multiplie par 4 le nombre de zones sécurisées par des équipements de contrôle automatisés.

3.3.2 Les programmes 752-FNPC et 753-PVé

Compte tenu du faible montant des crédits, ces programmes ne disposent que d'un seul indicateur chacun.

3.3.2.1 *Indicateur du programme 752-FNPC : nombre total de lettres de restitution et de retrait de points (du point de vue du citoyen)*

Cet indicateur mesure les évolutions du comportement des conducteurs. Il est repris dans le document de politique transversale (DPT) « Sécurité routière » 2017 et décliné en deux sous-indicateurs portant sur le nombre de lettres de restitution de points et le nombre de lettres de retrait. Ceci permet de faire un lien entre le volet prévention et le volet sanction de la politique de sécurité routière.

3.3.2.2 *Indicateur du programme 753-PVé : part des procès-verbaux électroniques dans les contraventions de police de circulation dressées par les services de l'Etat*

Cet indicateur évalue le degré de couverture par le PVé des contraventions émises par les services de l'Etat et les collectivités territoriales qui ont intégré le dispositif, ce qui constitue un deuxième indicateur de la performance de l'ANTAI.

L'objectif de généralisation du PV électronique (PVé) a été atteint en 2012 pour les forces de l'ordre. Policiers et gendarmes sont désormais dotés à 100 % d'équipements nomades de verbalisation mais on ne dispose

toujours pas d'informations détaillées sur l'amélioration des taux de recouvrement de ces avis[54].

D'après la DSCR, 21 millions d'avis de contraventions électroniques ont été émis en 2016 (20 % par l'Etat et 80 % par les collectivités territoriales). Le taux de couverture par le PV électronique serait de 95 % pour les services de l'Etat et de 70% pour les collectivités territoriales, témoignant de l'abandon progressif du carnet à souches.

Le développement du PV électronique est en cours dans les collectivités territoriales : en août 2016, la totalité des villes de plus de 100 000 habitants, dont la Ville de Paris, avait adhéré à ce dispositif. Toutefois, il n'est pas possible d'identifier le nombre de MIF émis par les agents des collectivités territoriales équipées par l'ANTAI en 2016. Ce chiffre n'est pas communiqué.

La maquette de la performance doit encore évoluer en 2017, les outils permettant de mesurer l'efficacité du PVé (en particulier les taux de recouvrement rapportés au nombre d'amendes dressées) étant toujours manquants.

[54] La transition vers les dispositifs NEOGEND pour les gendarmes et NEOPOL pour les forces de police, qui ont vocation à remplacer les PDA, devrait être prochainement assurée par l'ANTAI.

4 Les recommandations de la Cour

4.1 Le suivi des recommandations formulées au titre de 2015

La Cour avait formulé au titre de 2015 les recommandations suivantes :

1-Etablir la programmation budgétaire en fonction de prévisions de recettes prenant mieux en compte les informations disponibles au moment du vote de la loi de finances initiale afin d'obtenir une meilleure adéquation entre la ressource mobilisée et le besoin réel de financement. Anticiper les effets de la décentralisation et de la dépénalisation du stationnement payant au 1er janvier 2018 sur le programme 754 et sur l'équilibre général du CAS.

2016 apparaît comme une année de transition plutôt positive au titre de l'amélioration de la gestion du CAS. La mise en œuvre des recommandations formulées en 2015 pour les trois premiers programmes du CAS, et notamment le P 751, a été partiellement engagée, sans que l'on puisse toutefois en évaluer encore véritablement la portée. Les écarts entre prévisions et exécution se réduisent progressivement. Toutefois, les résultats des recettes ont largement dépassé cette année les prévisions volontairement prudentes de l'administration, ce qui traduit la difficulté de l'exercice, compte tenu de la volatilité des comportements des usagers. Pour ce qui concerne l'ANTAI, les modalités d'exercice de la tutelle ont été consolidées et un nouveau contrat d'objectif a été signé en 2016 pour trois ans.

La recommandation n°1 formulée depuis 2013 par la Cour sur la nécessité de prévisions de recettes tenant mieux compte des informations disponibles au moment du vote du budget est maintenue en 2016 mais amendée dans un sens positif, dans la mesure où elle a été partiellement mise en œuvre.

L'obligation faite aux collectivités bénéficiaires des amendes de financer des opérations en matière de transports en commun, de sécurité et de circulation routière, au titre de l'article R 2334-35 du CGCT, fera l'objet d'un début de suivi à partir de 2017. La production d'un rapport administratif annexé à la LR 2017 devrait marquer un premier pas dans la compréhension des sous-jacents de cette dépense (637,6M€ en 2016). Par ailleurs, la DGCL continue en 2016 d'exécuter la répartition entre collectivités territoriales du produit des amendes selon des règles

inchangées depuis 2006. Leur mise en œuvre deviendra encore plus complexe, compte tenu des engagement pris par le législateur de garantir aux collectivités les montants des recettes préexistantes à la décentralisation et à la dépénalisation du stationnement de surface. Cette réforme prend effet au 1er janvier 2018 et soulève quelques interrogations au regard des hypothèses de budgétisation encore peu étayées sur lesquelles elle s'appuie. C'est pourquoi la deuxième partie de la recommandation n°1 de 2015 devient une recommandation n° 2 à part entière en 2016.

Pour ce qui concerne l'ANTAI, la recommandation 2015 est considérée comme mise en œuvre à partir de 2016.

2- Réduire le décalage important entre AE et CP du programme 751 en procédant à une analyse rigoureuse de l'état des engagements ouverts depuis 2011; consolider la tutelle de la DEPAFI et améliorer le suivi de gestion par la DSCR de l'opérateur ANTAI.

3- Sans attendre, supprimer dès 2017 le partage formel du CAS en deux sections et réduire le nombre de ses programmes, source de complexité. Envisager à terme une réorganisation en profondeur du compte, dont le fonctionnement actuel ne répond pas au principe de spécialité définit à l'article 21 de la LOLF.

La fusion des programmes 751 et 752 est intervenue dans le cadre de la LFI 2017. Au-delà, la délégation à la sécurité et la circulation routière souhaite que cette fusion porte également sur le programme 753 pour des raisons de cohésion opérationnelle et de gestion et de meilleure articulation avec le programme 207 (sécurité et éducation routières), ces quatre programmes étant contrôlés ensemble par le CBCM intérieur. La direction du budget a une position attentiste sur le sujet et maintient en 2017 la distinction artificielle entre les 2 sections du CAS ainsi que le rattachement du programme 753 à la section 2. La recommandation n°3 de 2015 est donc maintenue pratiquement dans les mêmes termes.

La recommandation n°4 de 2016 (voir ci-après), disjointe de la recommandation n°3 de 2015, n'est pas nouvelle sur le fond, la Cour ayant soulevé depuis 2012 la question de la régularité du fonctionnement du CAS au regard de l'article 21 de la LOLF.

4.2 Récapitulatif des recommandations formulées au titre de la gestion 2016

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, et poursuivre la réduction du décalage entre AE et CP sur le programme 751.

2- *Prendre en compte les effets de la décentralisation et de la dépénalisation du stationnement payant au 1er janvier 2018 sur le programme 754, et évaluer l'efficacité des dépenses portées par ce programme au regard des objectifs stratégiques de la mission à laquelle elles se rattachent.*

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

4- Prévoir dès que possible une réorganisation en profondeur du compte, dont le fonctionnement actuel ne répond pas au principe de spécialité défini à l'article 21 de la LOLF.

Annexe n° 1 : Evolution recettes - dépenses du CAS de 2010 à 2016 (source DB au 31.01.17)

recettes en M€	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Evol 2016/2015	
Contrôle automatisé *(radars vitesse, contrôles feux rouge et passage à niveaux)*	582,1	641,8	730,7	708,3	740,1	789,0	**920,3**	131,3	14,27%
AF	468,4	539,0	619,9	579,3	611,7	642,2	**760,5**	118,3	15,56%
AFM	113,7	102,8	110,8	129,0	128,4	146,8	**159,8**	13,0	8,14%
hors contrôle automatisé *(PVélect - amendes carnets à souche)*	897,2	873,8	893,2	889,2	822,7	818,7	**897,6**	78,9	8,79%
AF	526,0	523,3	588,6	568,3	527,8	534,9	**597,5**	62,6	10,48%
AFM	371,2	350,5	304,6	320,9	294,9	283,8	**300,1**	16,3	5,42%
Ensemble recettes *(AF radars et hors radars et AFM)*	1 479,3	1 515,6	1 623,9	1 597,5	1 562,8	1 607,7	**1 817,9**	210,2	11,57%
Dont recettes affectées au CAS	212,1	1 299,6	1296,09	1 382,3	1 315,1	1 329,6	**1 421,4**	91,8	6,46%
dont section 1	212,1	198	192	239,0	239,0	239,0	**239,0**	0,0	0,00%
dont section 2		1 101,6	1 104,09	1143,3	1076,1	1090,6	**1182,4**	91,8	7,76%
Répartition des recettes par programme du CAS	212,1	1 299,6	1 292,5	1 382,3	1 315,1	1 329,6	**1 421,4**	91,8	6,46%
dont P 751	196	182	176	211	220,0	239,0	**239,0**	0,0	0,00%
dont P 752	16,05	16	16	28,0	19,0				
Sous-total section 1	212,05	198	192	239,0	239,0	239,0	**239,0**	0,0	0,00%
dont P 753		21,2	37,1	29	31,6	30,0	**26,2**	-3,8	-14,50%
dont P 754		647,8	594,4	670,5	633,5	642,0	**692,7**	50,7	7,32%
dont P 755		432,6	469,0	443,8	411,0	418,6	**463,5**	44,9	9,69%
Sous-total section 2	0	1101,6	1100,5	1143,3	1 076,1	1 090,6	**1 182,4**	91,8	7,76%

Dépenses en CP par programmes du CAS	200,3	683,9	1 375,4	1 315,1	1 332,9	1 285,6	**1 342,03**	56,43	0,04
dont P 751	188,64	228,4	197,7	218,7	197,8	182,4	**216,1**	33,7	16%
dont P 752	11,69	12,4	29,2	22,8	18,0	26,6	**21,6**	-5,0	-23%
dont P 753		21,2	43,4	29,0	31,6	30,0	**26,2**	-3,8	-15%
dont P 754		59,6	646,5	598,1	670,8	635,5	**637,6**	2,1	0%
dont P 755		362,2	458,6	446,6	414,8	411,1	**440,5**	29,4	7%
Solde BUDGETAIRE		615,7	-82,9	67,2	-17,8	44,0	**79,4**	35,4	45%