



# Compte d'affectation spéciale contrôle de la circulation et du stationnement routier

---

Note d'analyse  
de l'exécution budgétaire

2018

## Compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routier »

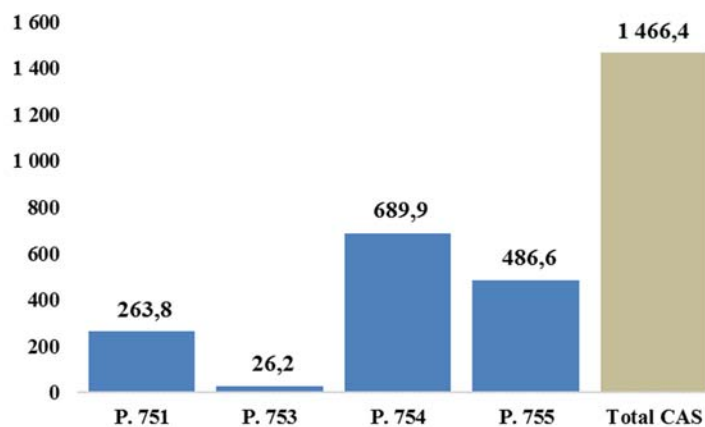
**Programme 751 – Structures et dispositifs de sécurité routière (ministère de l'intérieur - délégation à la sécurité routière)**

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

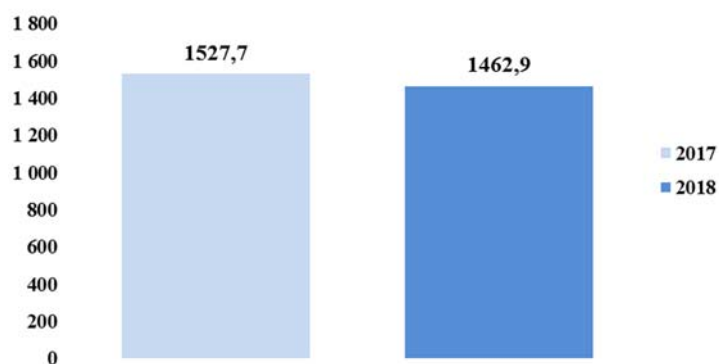
**Programme 754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routière (ministère de l'intérieur – direction générale des collectivités locales)**

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

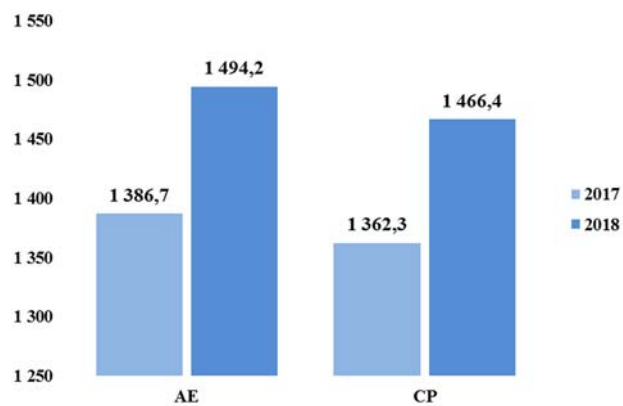
Graphique n° 1 : Dépenses 2018 (CP, en M€)

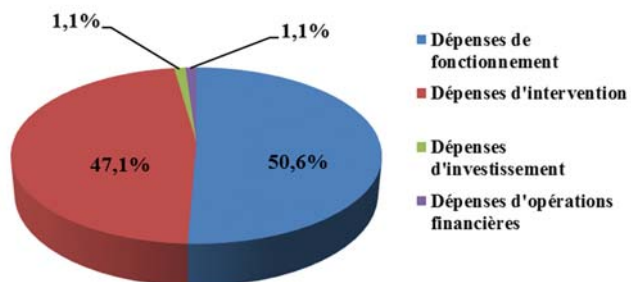
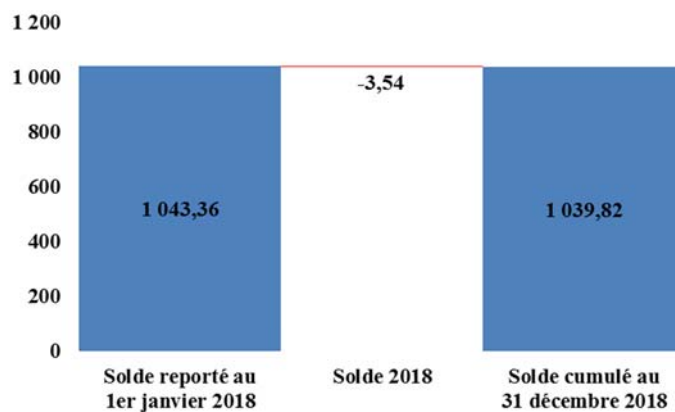


**Graphique n° 2 : Recettes (en M€)**



**Graphique n° 3 : Dépenses (en M€)**



**Graphique n° 4 : Répartition de la dépense (en % des CP)****Graphique n° 5 : Soldes (en M€)**

## Synthèse

Les recettes des amendes de stationnement et de circulation routières, dont le compte d'affectation spéciale (CAS) *Contrôle de la circulation et du stationnement routier* est issu, ont subi des évolutions majeures en 2018.

D'une part la mise en oeuvre de la réforme du stationnement routier, entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2018 a induit une diminution des recettes (- 8 % de l'ensemble des recettes hors contrôle automatisé et -20,7 % pour les seules amendes forfaitaires par procès verbal électronique). L'impact en dépenses en sera cependant surtout visible en 2019, les dépenses 2018 des collectivités locales étant fondées sur les recettes encaissées l'année n-1.

D'autre part, on observe une diminution sans précédent des recettes issues des amendes issues du contrôle automatisé (- 14 % pour l'ensemble de ces recettes, et - 17,2 % pour les seules amendes forfaitaires ), qui n'avait pas été anticipée. Si l'impact de la destruction des radars en fin de période est manifeste, la diminution de recettes est observée toute l'année et pose la question d'éventuels changements vertueux de la conduite des automobilistes.

Enfin les mesures prises pour affecter les recettes issues de l'abaissement de la vitesse à 80 km/h créent un nouveau bénéficiaire des amendes de circulation et de stationnement, le FMESPP (fonds de modernisation des établissements publics et privés), qui percevra des recettes à compter de 2019.

Ces évolutions contribuent à accentuer la complexité du CAS et rendent plus nécessaires des évolutions. Parallèlement, le système de reversement des recettes des amendes forfaitaires radar conduit à une baisse significative des affectations de crédits à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIFT), qui risque d'être amplifiée en 2019.

Les dépenses du programme 751 n'ont pas atteint les objectifs attendus compte tenu de retards récurrents dans le déploiement des systèmes de contrôle automatisé, qu'il s'agisse des radars postés ou des radars embarqués dans des voitures.

L'ensemble de ces éléments auront inmanquablement des conséquences sur les recettes 2019 et affecteront, sinon le CAS lui-même, à coup sûr l'équilibre établi jusqu'à présent dans l'utilisation des amendes de circulation et de stationnement routier.

Ces éléments créent un cadre propice à une redéfinition du périmètre du CAS et une réflexion sur une évolution des indicateurs de performance.

## Recommandations

**Recommandation n° 1 :** Dans l'attente d'une refonte complète du CAS :

- Élargir le périmètre du CAS à l'ensemble des amendes de circulation et de stationnement routier ;
- Fusionner les programmes 751 et 753.

**Recommandation n° 2 :** 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 (réitérée).

**Recommandation n° 3 :** Définir une programmation différente en AE et en CP sur le programme 751 (réitérée).

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

---

## Sommaire

<b>Introduction.....</b>	<b>9</b>
<b>1 Présentation générale du compte d'affectation spéciale .....</b>	<b>11</b>
1.1 Une architecture complexe.....	11
1.2 Un objectif de lisibilité non atteint.....	13
1.3 Des évolutions récentes compliquent la signification et l'architecture du CAS.....	13
<b>2 Les résultats de l'exercice .....</b>	<b>16</b>
2.1 Les recettes : Une diminution des recettes du CAS mais surtout du produit des amendes issues du contrôle automatisé .....	16
2.2 Les dépenses : crédits initiaux, gestion infra-annuelle et exécution .....	20
2.3 Soldes budgétaire et cumulé.....	27
2.4 La soutenabilité du compte .....	28
<b>3 Les grandes composantes de la dépense .....</b>	<b>31</b>
3.1 Dépenses par titres .....	31
3.2 L'ANTAI .....	31
<b>4 La qualité de la gestion .....</b>	<b>37</b>
4.1 La conformité aux principes et règles du droit budgétaire ...	37
4.2 La démarche de performance .....	40
<b>5 Les recommandations de la Cour .....</b>	<b>44</b>
5.1 Le suivi des recommandations formulées au titre de 2017...	44
5.2 Récapitulatif des recommandations formulées au titre de la gestion 2018 .....	45



## Introduction

Le compte d'affectation spéciale (CAS) *Contrôle de la circulation et du stationnement routier*, a été créé par l'article 49 de la loi de finances pour 2006<sup>1</sup> dans l'objectif de rendre lisible l'usage qui était fait des recettes des amendes issues de la verbalisation par radar. Après des modifications en 2008 et 2011, il intègre désormais en recettes une partie du produit des amendes forfaitaires (AF) et forfaitaires majorées (AFM) de circulation et de stationnement routiers, indépendamment du mode de verbalisation. Les bénéficiaires du CAS sont la délégation à la sécurité routière, les collectivités locales et l'État.

La Cour a souligné depuis plusieurs années la complexité du CAS, qui ne répond pas à l'objectif initial de lisibilité. Il ne comprend pas l'ensemble des recettes issues des amendes de circulation et de stationnement (16,5 % sont affectées hors CAS). Il ne représente pas non plus l'ensemble des dépenses de l'État affectées à la sécurité routière, évaluées par le DPT annexé au PLF (le CAS représente 40 % des dépenses en CP). Enfin, il comprend des dépenses (notamment 486,6 M€ consacrés au programme 755 - *Désendettement de l'État*) sans lien avec la sécurité routière.

En 2018, la mise en œuvre de la réforme du stationnement routier et l'affectation des recettes issues de la diminution de la vitesse autorisée à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central, créent de nouvelles distorsions entre les recettes des amendes de circulation et stationnement routier et le CAS.

Ainsi, si les dépenses du CAS contribuent à la sécurité routière, l'étude de la gestion du CAS ne permet pas de contribuer de manière satisfaisante à l'explication des résultats de sécurité routière. Les indicateurs de performance du CAS sont d'ailleurs essentiellement des indicateurs de moyen et non de résultat. Il est cependant intéressant de souligner que l'année 2018, qui recenserait 3 503 personnes décédées sur les routes de France métropolitaine<sup>2</sup> et d'outre-mer, soit 181 personnes de moins qu'en 2017, marquerait une diminution de la mortalité routière par rapport à l'année 2017 de - 4,9 %, et passerait pour la première fois sous la barre de 2013. Les blessés hospitalisés, les blessés et les accidents

---

<sup>1</sup> Loi n°2005-1719 du 30 décembre 2005

<sup>22</sup> RAP 2019

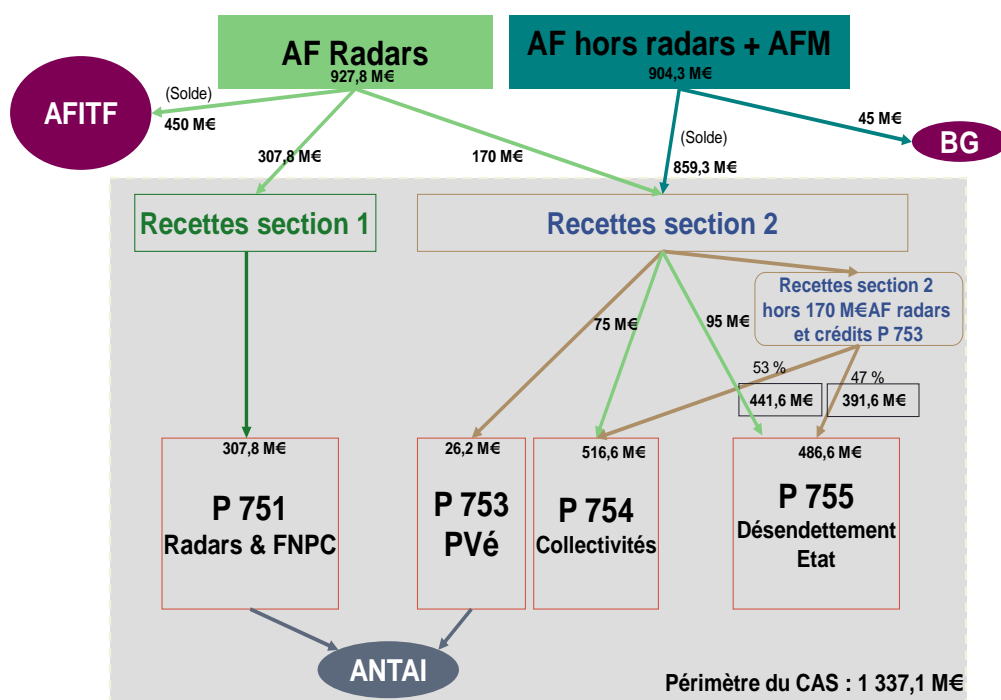
corporels seraient également en diminution (respectivement - 24,8 %, - 5,4 % et - 4,8 %).

Après une présentation du CAS et de ces récentes évolutions, ce rapport analysera l'évolution des recettes et des dépenses du compte et de son opérateur, l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI), ainsi que la régularité de la gestion et la pertinence de la démarche de performance.

# 1 Présentation générale du compte d'affectation spéciale

## 1.1 Une architecture complexe

Schéma n° 1 : Présentation du CAS : Recettes LFI 2018



Source : Direction du budget

Le CAS créé en 2006<sup>3</sup> avait initialement pour objectif, dans la suite du déploiement du contrôle automatisé (radars) en 2003, de garantir que l'argent issu de la verbalisation serait affecté à la sécurité routière. La loi de finances pour 2011<sup>4</sup> a modifié la structure du CAS en intégrant la

<sup>3</sup> Article 49 de la loi de finances pour 2006, loi n° 2005-1719 du 30/12/2005.

<sup>4</sup> Loi n°2010-1657 du 29 décembre 2010.

répartition du produit des amendes forfaitaires majorées et la répartition des autres amendes de la police de circulation. Cela explique la séparation du CAS, composé de quatre programmes, en deux sections.

- la première section est principalement consacrée aux radars :

- ✓ les recettes proviennent exclusivement des amendes forfaitaires issues du contrôle automatisé, sans toutefois les comprendre toutes. Une partie de ces recettes alimente aussi la section 2 et une autre partie est attribuée en dehors du CAS à l'AFITF.
- ✓ Les dépenses sont celles de l'unique programme de la section, le programme 751 - *Structures et dispositifs de sécurité routière* dont l'objet principal est la mise en œuvre de la politique de contrôle automatisé mais également le traitement du fichier des permis de conduire.

- La seconde section a un objet moins bien défini dans ses recettes comme ses dépenses :

- ✓ Les recettes sont très majoritairement issues des amendes forfaitaires majorées (AFM), quel que soit le mode de verbalisation et des amendes forfaitaires (AF) issues de la verbalisation par procès verbal électronique (PVe) et marginalement désormais par carnet à souche ; l'ensemble de ces recettes n'est toutefois pas attribué au CAS, 45 millions étant affecté au budget de l'Etat avant l'affectation au CAS ; par ailleurs cette section comprend également une partie des recettes issues de la section 1 (170 M€).
- ✓ Les dépenses sont réparties entre trois programmes : le programme 753 - *Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers*, essentiellement consacré à la gestion du Pve ; le programme 754 - *Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routière* et le programme 755 - *Désendettement de l'Etat*. Ce dernier programme est sans lien direct avec la sécurité routière, mais il représente plus de 40% des crédits de la section.

## **1.2 Un objectif de lisibilité non atteint**

Qu'il s'agisse des recettes ou des dépenses, le CAS n'apporte pas la clarification attendue.

Le fait que le CAS n'intègre pas l'ensemble des recettes issues des amendes de sécurité routière nuit au sens même du CAS, à tel point que des ambiguïtés juridiques existent. L'article 160 de la LFI 2017 dispose que : « Le Gouvernement présente, en annexe générale au projet de loi de finances de l'année, un rapport précisant (...), l'utilisation par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France et par les collectivités territoriales du produit des recettes qui leur est versé par le compte d'affectation spéciale. »

Hors comme le montre le schéma n°2, le CAS ne verse aucune recette à l'AFITF.

Le rapport joint au PLF 2019, comme le précédent, entretient l'erreur et consacre sa première partie aux « Crédits du CAS affectés à l'AFITF ».

Ainsi deux documents, le CAS et le rapport annexé au Parlement traitent de données dont le périmètre est différent malgré un objet défini de manière identique.

Par ailleurs le CAS ne retrace pas l'ensemble des dépenses affectées à la sécurité routière, qui sont regroupées dans le document de politique transversale « Sécurité routière » et sont évaluées en exécution 2017 à 3,663 Md€ de CP, somme plus de deux fois supérieure aux recettes du CAS.

La stricte analyse des recettes et des dépenses du CAS ne peut donc suffire à évaluer les recettes et les dépenses de sécurité routière ni même les recettes et les dépenses issues de la verbalisation des infractions routières.

## **1.3 Des évolutions récentes compliquent la signification et l'architecture du CAS**

Deux évolutions récentes accentuent la difficulté de compréhension du CAS :

- La dépenalisation du stationnement payant<sup>5</sup>, entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2018, a pour effet de diminuer les recettes du CAS à partir de 2018, puisque le défaut de paiement d'un stationnement ne donne plus lieu à amende mais à l'établissement d'un forfait post stationnement (FPS), dont le montant est décidé par la commune et encaissé directement par elle. Cependant certaines communes, qui ne désirent pas entrer dans la réforme, ont la faculté de maintenir le système de gestion du stationnement antérieur à la réforme, sous forme de zones bleues. Cette réforme a ainsi un triple impact sur le CAS :

- La nécessité de compenser à l'État les pertes de recettes liées à cette réforme a conduit à créer, en 2018, une nouvelle subdivision dans la répartition des recettes dans un schéma déjà peu lisible. Jusqu'en 2017 l'ensemble des recettes issues des amendes forfaitaires radar attribuées à la section 2 étaient destinées au programme 754 ; à compter de 2018 ces crédits sont partagés entre les collectivités et l'Etat afin de compenser la perte de recette issue de la réforme.
- Le titre même du CAS « Contrôle de la circulation et **du stationnement** routiers » perd de son sens puisque la majorité de la politique de stationnement routier et des recettes associées sort du CAS.
- La compréhension de ce qui reste inclus dans le CAS est complexe : le stationnement dangereux reste du domaine des amendes et donc du CAS pour l'ensemble des communes, le défaut de paiement d'un stationnement sort du CAS, sauf pour les communes qui n'ont pas souhaité appliquer la réforme.

En termes budgétaires, les effets de cette réforme s'appliqueront essentiellement en 2019 puisque la répartition des recettes entre les collectivités territoriales en 2018 repose sur les recettes 2017, selon une clé de répartition fondée sur le nombre d'amendes émises en 2016. L'impact sur les recettes 2018 (réparties en 2019) a cependant été anticipé en LFI (*Cf. infra*).

- La réforme des 80km/h : la décision de limiter à 80km/h la vitesse maximale autorisée sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central, à compter de juillet 2018, s'est accompagnée de l'engagement que les recettes supplémentaires issues de la réforme seraient attribuées aux établissements de santé prenant en charge les blessés de la route. Cette

---

<sup>5</sup> La loi MAPTAM modifiée de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014) a organisé la dépenalisation et la décentralisation du stationnement payant, dont les collectivités ont la maîtrise à compter du 1er janvier 2018..

décision se traduira à compter de 2019 par l'affectation d'une partie des recettes issue des amendes forfaitaires radars (26 M€ prévus en LFI 2019), hors CAS, au fonds de modernisation des établissements de santé publics et privés (FMESPP).

La complexité constatée justifie une recommandation sur la nécessaire évolution du CAS, sans attendre des modifications plus substantielles ultérieurement.

**Recommandation n° 1 :** Sans préjuger d'une refonte complète ultérieure du CAS :

- Élargir le périmètre du CAS à l'ensemble des amendes de circulation et de stationnement routier ;
- Fusionner les programmes 751 et 753.

## 2 Les résultats de l'exercice

### 2.1 Les recettes : Une diminution des recettes du CAS mais surtout du produit des amendes issues du contrôle automatisé

Tableau n° 1 : Recettes exécutées (2015-2018)

	2014	2015	2016	2017	2018	Evolution 2018/2017	
<b>Contrôle automatisé</b> (radars vitesse, contrôles feux rouge et passage à niveaux)	<b>740,1</b>	<b>789,0</b>	<b>920,3</b>	<b>1 013,2</b>	<b>864,3</b>	<b>-148,9</b>	<b>-14,7%</b>
AF	611,7	642,2	760,5	824,5	682,7	-141,8	-17,2%
AFM	128,4	146,8	159,8	188,7	181,6	-7,1	-3,7%
<b>Hors contrôle automatisé</b> (PVélect - amendes carnets à souche)	<b>822,7</b>	<b>818,7</b>	<b>897,6</b>	<b>965,0</b>	<b>886,6</b>	<b>-78,4</b>	<b>-8,1%</b>
AF	527,8	534,9	597,5	673,8	534,4	-139,4	-20,7%
AFM	294,9	283,8	300,1	291,2	352,2	61,0	20,9%
<b>Ensemble recettes (AF radars et hors radars et AFM)</b>	<b>1 562,8</b>	<b>1 607,7</b>	<b>1 817,9</b>	<b>1 978,2</b>	<b>1 750,9</b>	<b>-227,3</b>	<b>-11,5%</b>
<b>Dont recettes affectées au CAS</b>	<b>1 315,1</b>	<b>1 329,6</b>	<b>1 421,4</b>	<b>1 527,7</b>	<b>1 462,9</b>	<b>-64,8</b>	<b>-4,2%</b>
dont section 1	239,0	239,0	239,0	249,0	269,6	20,6	8,3%
dont section 2	1 076,1	1 090,6	1 182,4	1 278,7	1 193,2	-85,5	-6,7%
P753	31,6	30,0	26,2	26,2	26,2	0,0	0,0%
P754	633,5	642,0	692,7	743,7	603,4	-140,3	-18,9%
P755	411,0	418,6	463,5	508,8	563,6	54,8	10,8%

Source : Cour des comptes d'après direction du budget



Les recettes affectées au CAS s'élèvent en 2018 à 1 462,9 M€ en recul de 4,2 %, et non à 1 501,1 M€ (selon le schéma de déversement présenté *supra*), du fait d'une annulation de crédits de 38,24 M€ effectuée en LFR, qui affecte la section 1, compte tenu du niveau des dépenses

L'évolution des recettes du CAS s'inscrit dans le cadre plus global de l'ensemble des recettes des amendes de circulation et de stationnement. Si les recettes du CAS n'ont diminué que de 1,7 %, les recettes issues des amendes de la circulation et du stationnement routier ont diminué de 11,5 % entre 2017 et 2018, alors qu'elles avaient fortement augmenté sur la période précédente (+ 13 % entre 2015 et 2016 et + 8,8 % entre 2016 et 2017).

Ces évolutions n'ont pas été correctement anticipées.

- Dans le cadre de la réforme du stationnement, une diminution de 100 M€ a été anticipée en LFI 2018 par rapport à la LFI 2017 sur le bloc de recettes (AF Pve + AFM). La perte de recettes réelle a été de 85,5 € par rapport à 2017 mais les recettes ont été bien supérieures aux prévisions en LFI (+ 163,9 M€). L'évaluation de l'impact de cette réforme est complexe. Il était difficile d'anticiper le nombre de communes qui entreraient dans la réforme et le calendrier de mise en application pour chacune d'entre elles. Selon les données de l'ANTAI, au 31 décembre 2018, 564 des 800 communes qui appliquaient le stationnement payant, sont entrées dans la réforme. Il convient par ailleurs de rappeler que ces mouvements de recettes ne produiront pleinement leurs effets qu'en 2019, puisqu'en 2018 les crédits répartis au profit des collectivités territoriales correspondent aux recettes 2017. Cela implique qu'en 2018 les communes entrées dans la réforme du stationnement ont été payées deux fois. Elles ont bénéficié des recettes issues du FPS (7,8 millions avis de paiement de FPS et 1,9 millions de titres exécutoires émis en 2018 émis par l'ANTAI) et de la totalité des recettes encaissées en 2017, allouées en 2018.

2019 sera également une année de transition puisque les recettes (au titre de 2018) seront réparties sur le fondement du nombre d'amendes dressées en 2017.

En 2020, la répartition du produit des amendes de police se fera totalement sans intégrer les recettes et le nombre d'amendes de police liées au stationnement payant (recettes 2019 réparties proportionnellement aux amendes 2018).

Une évaluation des effets de la réforme sera alors possible et nécessaire.

- La diminution des recettes issues des AF radars est plus préoccupante. En effet, une augmentation de ces recettes étaient anticipée (+ 10% entre la LFI 2017 et la LFI 2018) alors que le réalisé a été inférieur de 26,5% à la prévision et inférieur de 17,2 % au réalisé 2017.

Il ne semble pas que cette diminution soit uniquement conjoncturelle, liée à la destruction des radars. La diminution en 2018 des recettes issues des amendes forfaitaires radar est en effet observée durant toute l'année.

**Tableau n° 2 : Produit mensuel des AF radar (2017-2018) en M€**

Janvier	61,33	58,08	-3,25
Février	58,07	49,54	-8,53
Mars	71,8	52,73	-19,07
Avril	67,17	51,82	-15,35
Mai	65,36	48,78	-16,58
Juin	64,68	64,90	+0,22
Juillet	68,97	65,90	-3,07
Août	73,53	66,82	-6,71
Septembre	73,71	66,37	-7,34
Octobre	86,21	63,63	-22,58
Novembre	71,79	59,8	-11,99
Décembre	61,85	37,32	-24,53
Total	824,49	682,7	-139,22

Source : Cour des comptes d'après données DGFIP

Sur un différentiel de recettes de 139,2 M€ entre 2017 et 2018, le premier semestre représente 45 % des pertes.

**Tableau n° 3 : Taux mensuel de disponibilité des radars en 2018**

Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin
93,2	92,8	92,7	91,9	90,8	89,5
Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
86,6	86,5	86,8	87,6	84,4	73,1

Source : Délégation à la sécurité routière

On observe une diminution constante du taux de disponibilité des radars dès le début de l'année 2018, fortement aggravée à compter du mois de novembre. L'amélioration constatée en septembre/octobre est liée, selon le DSR, au renforcement de l'organisation des mainteneurs afin de faire face à la hausse constatée et durable des dégradations. Celle-ci n'a cependant pas pu faire face à l'accélération des dégradations à compter du mois de novembre. Cette diminution de la disponibilité des radars ne suffit pas à expliquer la diminution des recettes constante en 2018 et constatée dès le début de l'année 2018.

En effet, le nombre de messages d'infraction anticipé (30,77 millions estimés en 2018) s'avère bien supérieur au réalisé (23,77 millions en 2018 et 26,07 millions en 2017). Il a été sur les douze mois de l'année inférieur en 2018 par rapport à 2017, malgré une augmentation constatée de verbalisation à l'été 2018 sur les routes bidirectionnelles limitées à 80 km/h.

Il est difficile, dans le contexte de la fin de l'année 2018, d'avancer des explications sur ces évolutions. Dans l'analyse de la gestion 2017, la Cour indiquait que « *La soutenabilité du CAS pourrait devenir plus aléatoire si la politique de sécurité routière se traduisait par une évolution vertueuse des comportements des usagers de la route, entraînant une forte diminution des infractions, ou si à l'inverse, l'acceptabilité du contrôle automatisé de la vitesse venait à se retourner de manière significative. Aucune de ces deux hypothèses ne semble devoir être retenue à ce stade.* » Il n'est pas impossible que ces deux hypothèses apparemment contraires se soient vérifiées simultanément en 2018. En effet indépendamment de la dégradation des radars, certaines données témoignent d'un comportement plus vertueux des conducteurs. Ainsi la réforme entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier en 2017,<sup>6</sup> qui introduit une nouvelle infraction de non désignation du conducteur responsable d'une infraction routière avec un

<sup>6</sup> Article L.121-6 du code de la route.

véhicule appartenant à une personne morale semble avoir induit un changement de comportement des conducteurs de voitures de sociétés. La verbalisation pour infraction avec une voiture de société a diminué de 10%.

Ces constats justifient le maintien de la recommandation n°2, d'autant que certains éléments factuels, tel que le retard dans le déploiement des radars, déjà observé en 2017, pouvaient sans doute être mieux anticipés<sup>7</sup>. Par ailleurs des études sur le comportement des conducteurs seraient sans doute utiles

**Recommandation n 2 : 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.**

Si cette situation est sans incidence sur les recettes du CAS lui-même, puisqu'elle est supportée par le budget de l'AFITF, elle doit être prise en compte dans l'analyse de la soutenabilité à terme du CAS.

## **2.2 Les dépenses : crédits initiaux, gestion infra-annuelle et exécution**

---

<sup>7</sup> Un retard a été observé dans le déploiement des radars, principalement pour les radars tourelles pour lesquels l'homologation ainsi que le raccordement au centre national technique (CNT) de ANTAI ont été réalisés seulement en novembre 2018 pour les premiers d'entre eux. Par ailleurs, l'externalisation de la conduite des véhicules radars a également connu des retards par rapport au calendrier initialement envisagé, pour des raisons à la fois juridiques et techniques. A ce jour, seule la Normandie a fait l'objet d'une telle externalisation (depuis le mois d'avril 2018) alors que 4 régions étaient escomptées initialement.

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

Programmes	LFI 2017	LFI 2018	Évolution.
P751 – Structures et dispositifs de sécurité routière	249,0	307,9	23,6 %
P753 - Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	26,2	26,2	0 %
P754 - Contribution à l'équipement des CT pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	664,795	603,4	-10 %
P755 - Désendettement de l'État	438,77	486,6	11 %
<b>TOTAL CAS</b>	<b>1 378,77</b>	<b>1 501,1</b>	<b>8,8 %</b>

Source : Cour des comptes

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

Seul le programme 751 fait véritablement l'objet d'une programmation des dépenses. On observe une forte augmentation des dépenses prévisionnelles (+23,6 %) après trois années de quasi stagnation liées à :

- la modernisation des radars les plus anciens et leur remplacement par des dispositifs de nouvelle génération (modernisation par intégration la fonction double face / déploiement des radars tourelles et des leurres).
- l'externalisation de la conduite des véhicules radars ;
- une augmentation attendue des frais d'éditique du permis à point, puisqu'il était anticipé une augmentation des lettres de retrait et de restitution de points en lien avec le déploiement de radars techniquement plus performants.;
- une hausse des crédits consacrés à la communication.

Les programmes 755 et 754 fonctionnent comme des supports de reversement budgétaire à l'État (de manière plafonnée) ou aux collectivités locales (de manière déplafonnée).

Les dépenses prévisionnelles du programme 753 font l'objet depuis plusieurs années d'une simple reconduction (26,2 M€) des crédits demandés en LFI, qui ne reflète pas une estimation de l'ensemble des dépenses prévisionnelles. Les dépenses au-delà des 26,2 M€(environ 5 M€

soit près de 20 % des dépenses) consacrées à l'entretien du bâtiment de Rennes qui abrite le centre national de traitement (CNTS), aux frais d'éditique sont pris en charge par le programme 751.

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

Tableau n°4 : Crédits disponibles /crédits consommé 2018 (en M€)

	Crédits disponibles (1)		Crédits consommés (2)		Rapport (2)/(1)2018		Consommation 2017
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE
<b>CAS</b>	<b>1 945,82</b>	<b>1 941,18</b>	<b>1 494,16</b>	<b>1 466,39</b>	<b>75,36</b>	<b>75,54</b>	<b>69,43</b>
P-751	313,23	307,83	292,17	263,75	<b>93,27</b>	<b>85,68.2</b>	<b>97,63</b>
P-753	26,2	26,2	26,2	26,2	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>
P-754	1 119,81	1 120,57	689,21	689,87	<b>61,54</b>	<b>61,56</b>	<b>52,58</b>
P-755	486,57	486,57	486,57	486,57	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

Source : Cour des Compte-Chorus

Compte tenu de la programmation budgétaire des différents programmes, l'analyse de l'adéquation entre les dépenses prévisionnelles, les dépenses réelles et les crédits disponibles n'est pertinente que pour le programme 751.

### 2.2.1.1 Le programme 751 : des retards dans la mise en œuvre de la politique de contrôle automatisé

La consommation des crédits s'est élevée en 2018 à 292,18 M€ en AE<sup>8</sup> (données chorus) et 263,75 M€ en CP, contre 251,44 M€ en AE et 227,76 M€ en CP en 2017.

Comme les années précédentes, la programmation n'a pas différencié les AE et les CP. Pourtant, dès le début de l'exécution, les tableaux de gestion de la délégation à la sécurité routière effectuent cette différence, les exécutions de marchés pluriannuels comme les délais entre les commandes d'équipements radars et leur livraison impliquant des différences de plusieurs mois entre les AE et les CP. C'est pourquoi la Cour

<sup>8</sup> Elle est en réalité de 311,88 M€ en AE si on comptabilise les recyclages d'AE antérieures accordés à hauteur de 18,74 M€ et les AENE qui s'élèvent à 0,97 M€.

réitère la recommandation formulée à propos de la gestion 2017, dont le respect permettrait de mettre en cohérence les tableaux de prévision budgétaire et de gestion.

**Recommandation n° 3 :** Définir une programmation différente en AE et en CP sur le programme 751.

**Tableau n° 4 : Exécution des dépenses du programme 751 en CP**

Programmes	Crédits disponibles	dépenses
Action 1	178,15	142,26
Action 2	82,00	76,00
Action 3	16,1	17,42
Action 4	31,58	28,05
Total	307,83	263,75

Source : Cour des comptes d'après DSR

Le programme 751 comporte 4 actions.

- L'action 1, qui concentre près de 54 % des dépenses en CP, est consacrée aux dispositifs de contrôle automatisé (achat, maintenance). La prévision initiale était de 178,2 M€ L'écart entre le volume d'AE et la consommation de CP est une conséquence des engagements réalisés mais non encore soldés, liés aux travaux de maintenance du parc et au fait que les 400 premiers radars tourelles ont été commandés mais n'ont pas encore été livrés intégralement, les CP n'ont donc pas encore été décaissés.

L'augmentation significative des dépenses par rapport à l'année antérieure (+35 M€) en CP s'explique essentiellement par la hausse des dépenses de déploiement et de pilotage des dispositifs de contrôle automatisé en raison de la modernisation et de la diversification des radars. Les dépenses de réparation (23 M€ en 2018) liées à la destruction des radars ont également fortement augmenté (9,3 M€ en 2017).

- L'action 2, (29 % des dépenses du programme), qui concerne la contribution de la DSR à l'ANTAI, initialement prévue à 82 M€ a été diminué de 6 M€ compte tenu de la baisse des dépenses de l'Agence et du niveau de son fonds de roulement (infra).

- l'action 3, « Soutien au programme », qui représente 6,6 % des dépenses est en forte augmentation par rapport à l'année dernière et est la seule action dont les dépenses sont supérieures au prévisionnel. Cela s'explique d'une part par la communication exceptionnelle effectuée pour accompagner la mesure d'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central. D'autre part des crédits supplémentaires ont été engagés au titre des études. La conclusion rapide des conventions a permis d'engager les crédits avant la fin de l'exercice 2018, ce qui explique la hausse par rapport à la prévision initiale.

- l'action 4, *Fichier national du permis de conduire* (10,6% des dépenses du programme) regroupe les dépenses liées au maintien en conditions opérationnelles et à l'évolution du système d'information du permis de conduire (9,65 M€ en AE et 9,62 M€ en CP) et les dépenses d'édition et de restitution de points (18,52 M€ en AE et 18,36 M€ en CP). Contrairement aux prévisions, celles-ci sont en recul par rapport à 2017, compte tenu de la baisse du nombre de messages d'infractions.

#### *Des restes à payer en constante augmentation*

Les restes à payer constatés au terme de l'exercice 2018 s'élèvent à 140,5 M€ pour le programme 751 (dont 10,9 M€ de charges à payer). Ils étaient de 123 M€ au terme de l'exercice 2017 et de 99,81 M€ à la fin de l'année 2016, à périmètre d'activité égal.

Comme en 2016 et 2017, les restes à payer constatés au terme de l'année 2018 concernent essentiellement l'action 1 « dispositifs de contrôle ». Les travaux de déploiement et de maintenance des radars s'effectuant sur plusieurs mois. Ces constats confirment l'intérêt d'une programmation différenciée en AE et CP.

#### 2.2.1.2 Le programme 754

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

Ces dépenses sont effectuées chaque année selon le niveau des recettes encaissées au titre de l'année précédente.

Les sommes affectées au programme 754 sont attribuées, dans leur totalité et conformément aux modalités fixées par la loi, aux communes et aux groupements de communes, selon le nombre d'amendes dressées sur le territoire de chaque collectivité concernée au cours de l'exercice N-2 (hormis pour les communes de moins de 10 000 habitants qui reçoivent les



crédits sur projet accepté par le conseil départemental), et aux départements en fonction de la longueur de leur voirie.

L'analyse des dépenses du programme 754 doit prendre en compte deux caractéristiques :

D'une part, les sommes mises en répartition au titre des amendes de police et versées annuellement aux collectivités locales correspondent au produit effectivement recouvré au cours de chaque exercice. Aussi, un crédit d'un montant prévisionnel est-il inscrit en loi de finances initiale de l'année en cours, calculé à partir d'une estimation du produit des amendes à recouvrer. Un premier ajustement est effectué en loi de finances rectificative de l'année n. Un ajustement définitif est effectué dans la loi de règlement.

D'autre part, plusieurs répartitions sont effectuées au cours d'un même exercice :

- en avril de l'année 2018 la part du produit des amendes est attribuée aux communes et groupements au titre des recettes constatée de l'année 2017. Les recettes sont réparties proportionnellement au nombre d'amendes dressées sur le territoire des collectivités au cours de l'année 2016.

- en novembre 2018 la part des amendes radars est attribuée aux départements et aux métropoles qui ont repris la gestion des routes départementales au 1<sup>er</sup> janvier de l'année précédant la répartition (64 M€ fixés par l'article 47 de la loi de finances initiale 2013).

Les dépenses 2018 du programme 754 se sont élevées à 689,21M€ en AE et 689,87 M€ en CP (données chorus). La consommation réelle s'élève cependant à 691,05 M€ en AE et à 690,95 M€ en CP, soit 1,57 M€ au titre de la répartition 2016 en AE/CP, 626,11 M€ en AE et en CP au titre de la répartition 2017, et 63,36 M€ en AE et 63,26 M€ en CP au titre de la répartition 2018.

**Tableau n° 5 : Répartition des dépenses en fonction des années (M€)**

Dépenses	AE	CP
Dépenses au titre de la répartition 2016	1,57 €	1,57€
Dépenses au titre de la répartition 2017	626,11	626,11
Dépense au titre de la répartition 2018 (répartition des amendes radars 2018)	63,36	63,26
Total	691,05	690,95

Source : DGCL

La différence entre les données Chorus et la consommation réelle des crédits atteint la somme de 1 080 498 € en AE et CP correspondant à un rétablissement de crédits opéré par la préfecture des Bouches-du-Rhône suite à une rectification de la répartition 2016 pour la métropole d'Aix-Marseille-Provence. Ces crédits revenant à des communes de moins de 10 000 habitants des départements des Bouches-du-Rhône et du Var seront répartis par les conseils départementaux en 2019.

La différence de 96 778 € entre les AE et les CP consommés en 2018 résulte des crédits restant à consommer au 31 décembre 2018 pour la préfecture de Guadeloupe.

*Les reports de crédits*

Au 31 décembre 2018, les crédits non consommés et dus aux collectivités locales du programme 754 s'élevaient à 430 602 705 € en AE et à 430 699 483 € en CP, correspondant aux éléments suivants :

**Tableau n° 6 : Répartition des dépenses en fonction des années (M€)**

	AE	CP
Crédits dus au titre de la répartition 2015	3 704 €	3 704 €
Crédits dus au titre de la répartition 2016	129 544 €	129 544 €
Crédits dus au titre de la répartition 2016 – Rétablissement de crédits	1 080 498 €	1 080 498 €
Crédits dus au titre de la répartition 2017	1 303 693 €	1 303 693 €
Crédits de la réserve pour rectifications	801 639 €	801 639 €
Crédits au titre de la répartition 2018 (LFI 2018 – répartition des amendes radars 2018)	427 283 627 €	427 380 405 €
<b>TOTAL</b>	<b>430 602 705 €</b>	<b>430 699 483 €</b>

Source : DGCL

Ces crédits sont demandés en report pour 2019.

## 2.3 Soldes budgétaire et cumulé

**Tableau n° 7 : Soldes budgétaire et cumulé (2015-2018)**

M€	2015	2016	2017	2018
Recettes	1 329	1 421	1 528	1 462,9
Dépenses	1 286	1 342	1 362	1 466,4
Solde budgétaire	43	79	166	- 3,5
Solde cumulé	799	878	1 043	1 039,5

*Source ; Direction du budget*

### 2.3.1 Un solde budgétaire négatif

Le solde budgétaire, qui traduit l'écart entre les recettes encaissées et les dépenses en CP, est négatif (- 3,5 M€).

Cette évolution est expliquée par la diminution des recettes du CAS (- 1,7 %), compte tenu de la réforme du stationnement routier, qui marque une rupture par rapport à l'augmentation régulière des années antérieures (+7,5 % entre 2016 et 2017 et + 16% entre 2014 et 2017), alors que les dépenses ont augmenté de manière importante (+7,7 %), en rupture elles aussi par rapport à la période antérieure marquée par la stabilité (+1,5 % entre 2016 et 2017 et + 2,2 % entre 2014 et 2017). Cette augmentation est liée à l'augmentation des dépenses du programme 754 (du fait de l'augmentation des recettes 2017) et de la section 1.

### 2.3.2 Un solde cumulé qui reste par construction élevé

Le solde cumulé du CAS, bien qu'en diminution, reste par construction élevé, puisqu'il traduit les écarts cumulés entre les consommations réalisées et les recettes encaissées depuis l'instauration du CAS.

Ce solde s'explique, comme les autres années, par le décalage dans le programme 754 entre les recettes définies en LFI de l'année N, et les dépenses qui reposent sur les recettes réelles de l'année N-1 (et non les recettes prévisionnelles de l'année N), sauf pour une part marginale de 64 M€ attribuée par le comité des finances locales aux départements et aux

métropoles en novembre de l'année N. La majorité des recettes est répartie dès le mois de février de l'année N, à une date où seules les données des recettes de l'année N-1 sont connues.

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

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

Ce solde cumulé a connu une moindre croissance en 2018, compte tenu de la diminution des recettes de la section 2 et du solde budgétaire négatif..

Environ 430 M€ (contre 600 l'année précédente) issus du solde cumulé permettront d'alimenter les dépenses du programme 754 en 2019.

## 2.4 La soutenabilité du compte

Il est trop tôt pour anticiper pleinement les conséquences de la réforme du stationnement sur le CAS. Cependant les premières données montrent que l'ANTAI est effectivement devenue l'interlocuteur privilégié des communes qui sont entrées dans la réforme, ce qui lève le doute sur la pertinence des dépenses engagées par l'Agence pour la mise en oeuvre de la réforme.

L'analyse du budget 2019 suscite en revanche une inquiétude à propos des recettes issues des amendes radar, qui sont évaluées dans le LFI 2019 à 1 036 M€ en augmentation de 12 % par rapport à la LFI 2018, alors que l'exécution 2018 n'étaient que de 682,9 M€

Les perspectives 2019 sont d'ores et déjà obérées par plusieurs facteurs :

- le nombre de radars en fonctionnement sur les premiers mois de l'année 2019 reste inférieur aux prévisions, ce qui a pour conséquence une diminution de la verbalisation et donc des recettes prévisibles ;

- le nombre de messages d'infractions en forte baisse sur les mois de novembre et décembre 2018 provoquera une perte de recette en début d'années 2019 ;

- le coût d'achat et de maintenance des radars est amené à connaître une augmentation en 2019. Ces coûts devaient être stabilisés à un niveau de 220 millions d'euros environ à compter de 2019 et permettre, en sus du renouvellement du parc, de supporter les coûts induits par l'externalisation de la conduite des voitures radars et les coûts de déploiements massifs d'itinéraires par panneaux leurres et de cabines leurres. Cet objectif de stabilisation ne semble pas pouvoir être maintenu ;

- par ailleurs différents projets d'extension des contrôles automatisés ont pris des retards importants. Ainsi l'externalisation de la conduite des voitures radar confiée à des sociétés privées ne devrait pas être étendue à de nouvelles régions avant le dernier trimestre 2019, au plus tôt. Enfin les retards dans l'homologation de certains radars tourelle laissent présager un délai de plusieurs mois dans le remplacement de certains radars endommagés.

Les dépenses du programme 751 sont prévues en forte hausse en LFI 2019 (340 M€ soit une progression de + 10 %).

Le mécanisme de reversement des recettes des amendes forfaitaires radars privilégie l'abondement de la section 1 du CAS. Ce n'est que lorsque les recettes de la section 1 sont couvertes que le déversement vers la section 2 (170 M€) est engagé, le financement de l'AFITF reflétant le solde. En 2019, le financement de la section 1 et 2 par les recettes issues des amendes radar représenteraient, selon la LFI, 510 M€. Sur la base de recettes exécutées identiques à celles de 2018, le solde serait de 173 M€ réparti entre le financement du FMESPP (26 M€) et celui de l'AFITF auquel seuls 147 M€ pourraient être affectés (prévisionnel de 500 M€).

Ainsi si le financement même du CAS ne semble pas affecté à court terme, le mécanisme de déversement plus global à l'AFITF est susceptible de connaître des difficultés. En 2018, le financement de l'AFITF, estimé en LFI à 450 M€, n'a été que de 243,1 M€ (dont 38,24 M€ retirés du CAS en LFR et reversés à l'AFITF).

À moyen terme, il conviendra d'être vigilant sur l'impact des modifications de comportement des conducteurs qui semble susceptibles de traduire deux mouvements contraires, qui auront un impact en termes de réduction des recettes : d'une part un comportement plus respectueux des règles, comme le montre l'évolution de la conduite des voitures de sociétés, d'autre part une moindre acceptation des contrôles, qui réduit la disponibilité des dispositifs de contrôle.

Enfin, on constate une diminution des taux de paiement des amendes de circulation et de stationnement, malgré la poursuite de la diffusion de moyens diversifiés de paiement, fondés sur la dématérialisation.

Au stade forfaitaire, le taux de paiement des amendes radars est passé de 77,7 % sur les périodes juillet 2015-juin 2016 et juillet 2016-juin 2017 à 76,1 % sur la période juillet 2017-juin 2018. Le taux de paiement au stade de l'AFM (incluant la France et les pays étrangers partenaires et non partenaires), pour le contrôle automatisé, s'élève à 29,5 % pour la période juillet 2016 - juin 2017 (dernier taux stabilisé), en baisse de 0,6 point par rapport à la période juillet 2015 - juin 2016 (30,1 %).

Le taux de paiement pour l'ensemble du Pve s'élève à 60,0 % sur la période juillet 2017 - juin 2018, en recul par rapport à la période juillet 2016 - juin 2017 (63,2 %).

Le taux global de paiement des amendes calculé dans le programme 156<sup>9</sup> est en diminution (79,35 % en 2014, 76,88 % en 2015, 75,34 % en 2016, 76,01 % en 2017 mais prévision actualisée de 71 % dans le PLF 2019), sans qu'aucune perspective d'amélioration ne soit perceptible à court terme, la cible étant de 76 % en 2020.

---

<sup>9</sup> Programme *Gestion fiscale et financière de l'État et du secteur public*.

### 3 Les grandes composantes de la dépense

#### 3.1 Dépenses par titres

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

**Tableau n°7 : Exécution 2018 CP par titre en M€**

	Titre 3	Titre 5	Titre 6	Titre 7	Total
P 751	230,73	16,63	1,4	15	263,75
P 753	25,2			1	26,2
P 754			689,87		689,87
P 755	486,6				486,6
Total CAS	742,53	16,63	691,27	16	1466,43

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

#### 3.2 L'ANTAI

##### 3.2.1 L'exercice de la tutelle et l'élargissement des missions

L'ANTAI est un opérateur dont les missions se développent et se diversifient, compte tenu des perspectives ouvertes par le développement du PVe, par l'amélioration des possibilités techniques des radars et de ses compétences dans la dématérialisation des paiements, en lien avec la DGFIP, conformément aux orientations du décret n° 2017-1136 du 5 juillet 2017, qui attribue à l'Agence plusieurs missions : une mission première, la sécurité routière, à laquelle s'ajoutent le traitement des redevances de stationnement (forfait post stationnement - FPS) et les infractions autres que routières mentionnées à l'article R.481 du code de procédure pénale. Le décret prévoit également que l'Agence peut agir en qualité de prestataire de l'État ou de tout organisme public ou privé chargé d'une mission de service public.

Les années 2017 et 2018 ont été marquées par la préparation et la mise en œuvre de la réforme sur le stationnement. Au 31 décembre 2018, l'ANTAI avait passé 564 conventions avec les municipalités et 456 collectivités ayant signé une convention cycle complet avaient transmis au moins un FPS.

En 2019, l'activité de l'ANTAI sera marquée par la poursuite du projet de forfaitisation des délits. En 2018, le traitement des délits de conduite sans assurance et conduite sans permis a été expérimenté. Il sera généralisé en 2019. Ces développements permettront le traitement d'autres délits du quotidien, éventuellement sans lien avec la sécurité routière, une fois leur forfaitisation adoptée par le législateur.

Parallèlement, l'Agence est sollicitée pour participer à la définition, au déploiement et à la mise en œuvre de certains systèmes de contrôle prévus dans le cadre du projet de loi d'orientation des mobilités, dont le contrôle des zones à faible émission et le contrôle des voies réservées.

L'ANTAI accompagnera également le déploiement des nouveaux équipements radars, tourelles, urbains et double-face ainsi que la mesure d'externalisation de la conduite des radars mobiles.

Ces évolutions de l'activité expliquent l'adoption de budgets en croissance ces dernières années et une augmentation prévisionnelle des effectifs. Les prévisions sont cependant constamment supérieures aux réalisations, ce qui se traduit par un fonds de roulement important

Le délégué à la sécurité routière a exercé en 2018 comme au cours des années précédentes, une tutelle rigoureuse de l'Agence, notamment par le suivi du contrat d'objectif et de performance (2016-2019) de celle-ci.

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

Le budget de l'ANTAI est essentiellement abondé par les subventions des programmes 751 et 753 qui représentent, en 2018, 91,6 % de l'ensemble des recettes de l'Agence, en diminution sensible par rapport à 2017 toutefois (98,7 %), compte tenu des nouvelles recettes issues du traitement des FPS (7,99 M€). Les autres produits s'élèvent à 1,3 M€ issus de refacturation au titre de prestations fournies à la SNCF, de sous location des locaux du CNTS ou de remises postales.

En 2018, les subventions versées à l'ANTAI se sont élevées à 102,2 M€ (76 M€ sur le programme 751 et 26,2 M€ sur le programme 753), en baisse de 6 M€ par rapport en 2017. Ce montant représente 35,2 % de



la dépense des seuls programmes 751 et 753 et 10,43 % de la dépense totale constatée en 2018 pour les programmes 751, 753 et 754.

### 3.2.3 Des dépenses en diminution

Depuis trois ans, les dépenses de l'Agence sont en légère diminution (-5,1% depuis 2015). La diminution en 2018 est essentiellement expliquée par la baisse de la verbalisation.

**Tableau n°8 : Évolution des dépenses de l'ANTAI (2015-2018) en M€**

	2015	2016	2017	2018
Personnel	0,74	1,56	2,48	3,1
Fonctionnement	99,95	112,29	92,19	91,3
Investissement	12,71	1,57	12,9	13,2
TOTAL	113,4	115,42	108,17	107,6

Source : DSR

Les dépenses de fonctionnement et d'intervention : 91,3 M€ en CP

Il s'agit du premier poste de dépenses (85%) correspondant pour l'essentiel aux dépenses d'édition, d'exploitation informatique et de support (gestion du CNT et dépenses courantes). La baisse d'activité sur le contrôle automatisé (-3 millions d'avis de contravention envoyés) s'est traduite par une baisse de 12 M€ des dépenses d'édition en 2018 par rapport à la prévision initiale.

Les dépenses de fonctionnement intègrent par ailleurs les remboursements de personnels mis à disposition ou affectés (programmes 176 et 152) qui sont toujours en diminution compte tenu de leur transfert progressif en titre 2. Une interrogation est cependant maintenue sur les deux agents de la DGFIP mis à disposition de l'ANTAI. Leur mise à disposition avait été organisée fin 2016 dans la perspective de l'implication de l'ANTAI dans le projet Rocade, système d'information qui devait remplacer le système de recouvrement des amendes, AMD, à bout de souffle. Bien que le projet Rocade ait été abandonné fin 2017, le maintien de la mise à disposition de l'Agence de deux agents de la DGFIP en 2018 a constitué une période transitoire visant à concilier les besoins de l'Agence et les souhaits des agents. L'un des agents devrait réintégrer la DGFIP à un terme qui n'est pas connu. Dans l'attente il a été positionné en appui du projet de forfaitisation des délits qui comporte, selon l'ANTAI, « un important volet relatif au paiement des nouvelles amendes forfaitaires délictuelles en lien avec la DGFIP ». Le second sera maintenu sur une

nouvelle fiche de poste d'ingénieur SI en lien principalement avec la DGFIP.

Les dépenses d'investissement : 13,2 M€ en CP

Ces dépenses, en légère augmentation par rapport à 2017, sont principalement des dépenses d'évolutions et de développements informatiques, en lien notamment avec les différents paliers d'évolution ou demandes de travaux réalisés sur les principaux marchés (lot 1 « Informatique » et lot 2 « Éditique »).

Les dépenses de personnel : 3,1 M€ en CP

L'évolution importante des dépenses du titre 2 par rapport à 2017 (de 2,4 M€ à 3,1 M€) s'explique par les nouveaux recrutements (11 agents principalement de catégorie A+) intervenus dans le cadre des créations d'emplois autorisées en 2018.

### 3.2.4 Un fonds de roulement qui continue à augmenter

**Tableau n° 8 : Fonds de roulement de l'ANTAI en M€ (2016-2018)**

Exercice	2016	2017	2018
Fonds de roulement	37,8	41,3	52,5

Source : ANTAI

Le fonds de roulement représente désormais 5,8 mois d'activité, pour une cible de 3 mois prévue dans le COP.

L'importance du fonds de roulement était justifiée en 2017 par la DSR par la nécessité de pouvoir anticiper dans de bonnes conditions les évolutions en 2018 et les décalages de paiements potentiels issus des collectivités territoriales. En 2018, les recettes attendues de collectivités locales ont été de 11,9 M€ alors que les recettes encaissées s'élèvent à 8 M€, bien inférieur à l'augmentation du fonds de roulement.

Dans ces conditions, malgré la spécificité de l'année 2018 (baisse de la verbalisation), une réflexion sur le fonds de roulement apparaît nécessaire. Une diminution de 10 M€ de la subvention 2019 versée à l'ANTAI a d'ores et déjà été décidée.

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

L'ANTAI a connu une augmentation de ses effectifs au cours des dernières années correspondant d'une part au renforcement du pilotage des marchés de l'agence pour faire face à l'allotissement du marché CNT4 et d'autre part à l'augmentation de ses missions. Cette augmentation d'effectifs a été anticipée de manière favorable, le réalisé étant inférieur au plafond d'emplois en 2016, 2017 et 2018, les écarts augmentant chaque année. Cependant, alors que la création d'emplois était particulièrement importante en 2018 (+ 11 ETPT dont six en plafond d'emplois et cinq hors plafond), le nombre d'ETP employés au 31 décembre 2018 semble montrer une réduction significative des écarts.

Pour 2019, les effectifs prévisionnels sont pratiquement stabilisé (+ 1 ETPT hors plafond d'emploi).

**Tableau n°10 : Évolution du plafond d'emplois en ETPT :**

<b>Plafond Emploi</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
<b>Budget initial</b>	<b>32</b>	<b>34</b>	<b>46</b>	<b>47</b>
Plafond	32	34	41	41
Hors plafond	0	0	5	6
<b>Réalisé</b>			<b>38,3</b>	
Plafond	<b>25,9</b>	<b>30,3</b>	34,2	
Hors plafond	25,9	30,3	4,1	
<b>ETPT au 31/12/2018</b>	<b>31</b>	<b>34</b>	<b>45</b>	
Plafond			40	
Hors plafond	31	34	5	

Source : ANTAI

Globalement, l'évolution de la masse salariale<sup>10</sup> (+ 32 %) suit la hausse des effectifs constatée entre le 31 décembre 2017 et le 31 décembre 2018 (+ 26 %), le différentiel étant expliqué par le recrutement d'agents de la catégorie A+, justifié par la technicité des projets de l'agence. Le poids de la masse salariale rapportée à l'ensemble du budget de l'agence reste à un niveau bas (3,7 % de l'ensemble des dépenses exécutées en 2018).

---

<sup>10</sup> Dépenses de personnel et dépenses de fonctionnement pour le remboursement des personnels rémunérés par d'autres administrations : Au 31 décembre 2018, l'ANTAI bénéficiait de 3 agents mis à disposition contre remboursement ne figurant pas au plafond d'emplois de l'agence et portées par d'autres programmes un officier de gendarmerie remboursé au programme 152 - *Gendarmerie nationale* ; deux inspecteurs des finances publiques remboursés au programme 156 - *Gestion fiscale et financière de l'État et du secteur public local*.

## 4 La qualité de la gestion

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

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

Cette disposition n'est pas pleinement respectée, les dépenses du programme 755 - *Désendettement de l'État* sont sans rapport avec la nature des recettes du CAS. Le fait qu'une part importante des recettes issues des amendes de circulation et de stationnement ne soit pas affectée au CAS (près de 24 % des recettes) alimente la confusion sur la nature du CAS et la suspicion sur l'utilisation du produit des amendes.

Le rapport annexé au PLF pour 2018 sur « l'utilisation par l'agence de financement des infrastructures de transport de France et par les collectivités territoriales du produit des recettes qui leur est versé par le compte d'affectation spéciale *Contrôle de la circulation et du stationnement routiers* », outre le problème de sa définition juridique, ne répond pas pleinement à son objectif.

S'agissant de l'AFITF, ce rapport indique que « l'agence contribue de façon significative à la lutte contre l'insécurité routière par les investissements qu'elle finance, bien au-delà des recettes issues du CAS ». Les amendes radars (et non le CAS) ont rapporté 405,5 M€ à l'AFITF en 2017 tandis que les dépenses en faveur des infrastructures routières se sont élevées à 811 M€. À l'appui, le rapport fournit la liste des investissements de développement et de modernisation du réseau routier. Il n'isole cependant pas la part des investissements visant spécifiquement la lutte contre l'insécurité routière estimant que toute dépense d'infrastructure contribue à la diminution de l'insécurité routière. Une analyse des investissements réalisés en regard des routes les plus accidentogènes aurait apporté plus de crédibilité à cette conclusion.

En ce qui concerne les recettes du CAS affectées aux collectivités locales par l'intermédiaire du programme 754<sup>11</sup>, le rapport fournit la répartition du produit des amendes entre les départements. Sur l'utilisation qui en est faite par les collectivités au regard des dispositions prévues par les textes<sup>12</sup>, le rapport fournit une répartition par nature d'opération, établie à partir de la synthèse des décisions d'attribution de crédits des conseils départementaux. Cette étude se limite donc aux communes de moins de 10 000 habitants.

Sur cette seule base, l'affectation des crédits à des opérations de sécurité routière paraît effective, même si aucun lien n'est effectué avec la réalité de l'accidentalité, données dont dispose pourtant la DSR (travaux commandés par les exigences de sécurité routière : 57 % des dépenses, aménagement de carrefours : 6 % ; aménagement de cheminement de piétons : 13 % ; acquisition et installation de radars pédagogiques : 2 % ; aménagement de sécurité en zone scolaire : 7 % ; installation et développement de signaux lumineux et de la signalisation horizontale : 3 % ; création de parcs de stationnement : 10 %).

Cette étude ne concerne que les communes de moins de 10 000 habitants, qui représentent moins de 15 % des crédits attribués. Comme l'année précédente la Cour recommande que cette étude soit élargie aux communes de plus de 10 000 habitants.

Une première évolution est prévue en 2019 puisque les prochaines notifications des montants de recettes qui seront attribuées aux communes de plus de 10 000 habitants seront accompagnées d'une mention demandant explicitement un retour à la préfecture de l'utilisation des recettes. Le secrétariat général du ministère de l'intérieur souligne que ce rapport pourra donc être enrichi dès le rapport annexé au PLF 2020.

Il conviendra d'étudier l'exhaustivité et la qualité des informations ainsi recueillies.

---

<sup>11</sup> Pour les communes et EPCI de plus de 10 000 habitants, les délégations de crédits sont effectuées directement en fonction du nombre de contraventions émises sur leur territoire ; pour les communes et EPCI de moins de 10 000 habitants, le conseil départemental arrête la liste des bénéficiaires en fonction du coût et de l'urgence des travaux présentés, sur la base d'une enveloppe de crédits transmises par la préfecture.

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

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

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

Enfin la gestion de certains programme présente des difficultés :

- la distinction entre les programmes 751 et 753 apparaît insuffisante, en recettes comme en dépenses. Un choix devra être effectué entre une fusion des programmes ou une attribution des recettes et des dépenses conforme à la réglementation ;

- la programmation des crédits en AE=CP du programme 751 ne reflète pas la réalité des dépenses prévisionnelles ni la programmation en gestion.

L'ensemble de ces éléments montre que l'existence même du CAS, dans sa construction actuelle, reste problématique. La logique voudrait que l'ensemble de la politique de sécurité routière soit porté par le budget général, les amendes de circulation et de stationnement y étant affectées. Néanmoins dans le contexte actuel une telle réforme n'est symboliquement sans doute pas pertinente. Elle ne serait en tout état de cause envisageable qu'à partir du moment où le DSR sera en mesure d'assurer que les documents budgétaires retracent effectivement l'ensemble des dépenses effectuées au titre de la sécurité routière par l'État et l'ensemble des collectivités territoriales.

Les évolutions en cours (réforme du stationnement et affectation d'une partie des crédits de la sécurité routière aux établissements de santé) fragilisent davantage le sens du CAS.

Une réforme de court terme pourrait consister à étendre le périmètre du CAS à l'ensemble des amendes de circulation et de stationnement, et à fusionner les programmes 751 et 753, ce qui présenterait le double avantage d'une meilleure lisibilité et mettrait en adéquation l'article 160 de la LFI 2017. (Cf. recommandation n° 1 *supra*).

## 4.2 La démarche de performance

L'ensemble des données utilisées pour ce paragraphe pour l'année 2018 sont des données provisoires. Leur interprétation doit donc être effectuée avec prudence.

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

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

#### 4.2.1.1 Performance de la chaîne de traitement

##### Un taux de disponibilité des radars<sup>13</sup> dégradé

Depuis plusieurs années, le taux de disponibilité des radars était satisfaisant, conforme à l'objectif de 93 % (prévision de 93,08 % en 2017). Les perturbations en 2018 ont généré une diminution historique de ce taux de disponibilité qui est inférieur à 89 % en 2018 avec un taux particulièrement préoccupant de 73,1 % au mois de décembre.

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

###### *Contrôle automatisé*

La pertinence du rapport ACO/MIF pour évaluer la qualité de la chaîne de traitement est attestée par la sensibilité de l'indicateur. La difficulté rencontrée en 2016 (engorgement de l'un des points de traitement -le CACIR- lié à la forte augmentation de la verbalisation) s'est aussitôt traduite par une dégradation de l'indicateur qui est tombé en dessous de 70 % pour la verbalisation par radar<sup>14</sup>. Les mesures correctrices ont permis

---

<sup>13</sup> Il s'agit du ratio moyen annuel entre le nombre d'équipements de terrain en état de fonctionnement et le nombre d'équipements de terrain mis en service. Ce ratio est calculé tous les jours de l'année et fait l'objet d'une moyenne arithmétique.

<sup>14</sup> Pour les seuls véhicules français.



de retrouver un taux légèrement supérieur à 75 % en 2017, conforme à la cible. La Cour soulignait cependant en 2017 que la cible de 77 % retenue initialement pour les voitures françaises et revue à 75% pour les années 2018 et 2019 était relativement faible, puisque 25 % des véhicules verbalisés n'étaient pas sanctionnés. Elle soulignait qu'il était attendu de l'amélioration technique des radars une diminution des clichés qui ne pouvaient être traités.

En 2018, les dégradations des radars ont induit une augmentation des clichés non exploitable et ce taux est tombé à 66,5 % pour les véhicules immatriculés en France et 67,2 % pour les voitures immatriculées à l'étranger. Ainsi plus de 33 % des personnes qui ont commis une infraction en 2018, n'ont pas reçu d'avis de contravention.

Cette situation est source de moindres recettes mais peut avoir des conséquences ultérieure sur le comportement des conducteurs.

Par contre la transformation des infractions émises par PVe en avis de contravention reste très satisfaisante comme les années précédentes, légèrement supérieure à la cible fixée (98 % pour une cible de 96 %).

#### 4.2.1.2 Comportement des usagers : des indicateurs trop globaux

L'interprétation de ces deux indicateurs est difficile :

##### Indicateur1 : Évolution des vitesses moyennes<sup>15</sup>

Au moment de la rédaction de cette NEB, les données 2018 ne sont pas disponibles.

Pour la gestion 2017, la Cour observait que : « *Toutefois cette stabilité apparente masque de fortes disparités selon les types de réseaux. On observe en effet une augmentation de 5 km/h des vitesses pratiquées par les véhicules légers sur les autoroutes limitées à 130 km/h et de 2 à 3 km/h sur le réseau limité à 110 km/h, une stabilité sur le réseau limité à 90 km/h ainsi que dans les traversées de petites agglomérations, et une légère baisse (de 1 à 2 km/h) en agglomération.*

---

<sup>15</sup> L'ONISR (observatoire national interministériel de la sécurité routière) fait réaliser des mesures de vitesse sur un panel de 215 points de contrôle situés sur les différents réseaux routiers (autoroutes, routes hors agglomérations, voies urbaines). Ces mesures sont indépendantes de celles réalisées par les forces de l'ordre, en particulier celles réalisées par les dispositifs de contrôle automatisé.

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

Les travaux menés dans le cadre de la réforme des 80km/h montrent que c'est une analyse par type de réseau qui est effectuée.

#### Indicateur 2 : Nombre total de lettres de restitution et de retrait de points<sup>16</sup>

Cet indicateur reflète les retraits et restitutions de points. Les courriers envoyés sont également l'occasion de rappeler les règles de sécurité routière. La diminution de ces échanges de courrier est considéré comme un élément attestant de l'amélioration du comportement des conducteurs. Néanmoins la cible présentée dans les RAP et PAP est en augmentation : réalisé 2017 : lettres de restitution de points : 9,79 millions ; lettres de retrait de points : 11,25 millions . Compte tenu notamment de l'augmentation prévue du nombre d'infractions en lien avec le déploiement de radars techniquement plus performants, il était prévu un nombre de courriers en augmentation (prévisions PAP 2018 : 10,75 millions de lettres de restitution de points et 11,25 millions de lettres de retraits de points ; la cible 2020 est respectivement de 12,5 millions de lettres de retrait et 13 millions de lettres de restitution.

Le nombre de lettres traitées a été de 20,1 millions, contre 21,05 millions en 2017 (10 millions de lettres de retrait de points et 10,1 millions de lettres de restitutions de points). Cette diminution est liée à la baisse du nombre de messages d'infractions.

#### **4.2.2 Des indicateurs qui gagneraient à être complétés par des indicateurs de résultats**

Les indicateurs du CAS ne sont que des indicateurs de moyens, alors que ce qui est attendu de la création du CAS est bien de vérifier de l'affectation des crédits issus des amendes à la sécurité routière et au-delà, l'efficacité de la politique.

La création d'un indicateur sur la performance globale de la chaîne de traitement des infractions est nécessaire. En effet, le lien entre les indicateurs du CAS et les données budgétaires apparaît ténu. Aucun

---

<sup>16</sup> Les lettres d'information sont éditées et adressées aux titulaires du permis de conduire par l'Imprimerie nationale, pour le compte du ministère de l'intérieur (délégation à la sécurité routière), afin d'informer le conducteur d'un retrait ou d'une restitution sur le capital de points de son permis de conduire. Elles sont comptabilisées sur la base des lettres effectivement expédiées par l'Imprimerie nationale.

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

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

- l'ANTAI a pris différentes mesures depuis 2015 pour faciliter les paiements directs avant majoration (diversification des modes de paiement, centrale d'appel...). Aucun indicateur de performance dans le CAS ne permet d'évaluer l'efficacité de cette action. Un indicateur serait d'autant plus intéressant que les résultats 2018 de paiement direct sont décevants (cf supra « Soutenabilité budgétaire »).

- enfin bien que les recettes du CAS résultent des encaissements de la DGFIP, un indicateur co-construit par la DSR (tutelle de l'ANTAI) et la DGFIP aurait toute sa pertinence. Il permettrait d'alimenter une réflexion et si nécessaire des études conjointes permettant d'expliquer les différences importantes entre les taux de paiement selon le type de verbalisation.

## 5 Les recommandations de la Cour

### 5.1 Le suivi des recommandations formulées au titre de 2017

Au titre de la gestion 2017, la Cour formulait quatre recommandations. Aucune n'a été mise en oeuvre.

*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.*

La délégation à la sécurité routière souligne que les prévisions sont effectuées à distance (fin de l'été) ce qui ne facilite pas la programmation. La difficulté ne peut être minimisée. Cependant la forte diminution des recettes radars, non anticipée en 2018, montre toute l'actualité de la recommandation.

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

La direction du budget estime que « La structure de dépense du P 751 ne nécessite pas de complexifier la programmation du CAS Radars. » La délégation à la sécurité routière indique qu'elle intègre l'ensemble des crédits en CP susceptibles d'être consommés et reportés ». En 2017, la DSR indiquait cependant qu'il s'agissait d'une habitude prise dès l'origine, mais que rien ne s'opposait à une programmation différenciée. Compte tenu du fait que les tableaux de gestion de la DSR effectuent d'ores et déjà cette distinction, il est prosé de maintenir la recommandation.

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

La DSR souhaite la fusion des programmes 751 et 753, demande qu'elle a réitérée lors de l'élaboration du PLF 2019. La direction du budget, sans mettre en cause le bien fondé de la recommandation, indique : « A court terme, il a été décidé de ne pas modifier l'architecture du CAS afin de ne pas déstabiliser les modalités décidées pour la mise en œuvre de la réforme visant la décentralisation du stationnement payant. ». Cette recommandation nécessitant des modifications législatives non souhaitées par le direction du budget dans cette période d'évolution du CAS, il est

proposé de ne pas maintenir cette recommandation et d'en formuler une autre sur l'identification des crédits du programme 753.

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

Une première évolution répond à cette recommandation pour 2019 puisque les notifications des montants de recettes qui seront attribuées aux communes de plus de 10 000 habitants seront accompagnées d'une mention demandant explicitement un retour à la préfecture de l'utilisation des recettes. Il conviendra d'évaluer l'efficacité de la mesure. Il est proposé de maintenir la recommandation (non mise en œuvre en 2018) mais qui est susceptible de faire l'objet d'une mention « mise en œuvre » dans l'analyse de l'exécution budgétaire 2019.

## **5.2 Récapitulatif des recommandations formulées au titre de la gestion 2018**

**Recommandation n° 1 :** Sans préjuger d'une refonte complète ultérieure du CAS :

- Élargir le périmètre du CAS à l'ensemble des amendes de circulation et de stationnement routier ;
- Fusionner les programmes 751 et 753.

**Recommandation n° 2 :** 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 (réitérée).

**Recommandation n° 3 :** Définir une programmation différente en AE et en CP sur le programme 751 (réitérée).

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

**Annexe n° 1 : Suivi des recommandations formulées au titre de l'exécution budgétaire 2017**

N° 2017	Recommandation formulée au sein de la note d'exécution budgétaire 2017	Réponse de l'administration	Appréciation par la Cour du degré de mise en œuvre*
1	<i>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.</i>	La délégation à la sécurité routière souligne que les prévisions sont effectuées à distance (fin de l'été) ce qui ne facilite pas la programmation.	<b>Mise en œuvre incomplète</b>
2	<i>Définir une programmation différente en AE et en CP sur le programme 751</i>	La direction du budget estime que « La structure de dépenses du P 751 ne nécessite pas de complexifier la programmation du CAS Radars. » La délégation à la sécurité routière indique qu'elle intègre l'ensemble des crédits en CP susceptibles d'être consommés et reportés. En 2017 la DSR indiquait cependant qu'il s'agissait d'une habitude prise dès l'origine mais que rien ne s'opposait à une programmation différenciée. Compte tenu du fait	<b>Non mise en œuvre</b>

		que les tableaux de gestion de la DSR effectuent d'ores et déjà cette distinctin	
3	<i>3- Sans préjudice d'une réorganisation en profondeur ultérieure du CAS, supprimer son partage formel en deux sections et poursuivre la réduction du nombre de ses programmes, source de complexité sans justification.</i>	La DSR souhaite la fusion des programmes 751 et 753, demande qu'elle a réitéré lors de l'élaboration du PLF 2019. La direction du budget, sans mettre en cause le bien fondé de la recommandation indique : « A court terme, il a été décidé de ne pas modifier l'architecture du CAS afin de ne pas déstabiliser les modalités décidées pour la mise en œuvre de la réforme visant la décentralisation du stationnement payant. »	<b>Non mise en œuvre</b>
4	<i>4- Compléter le rapport présenté par le Gouvernement, en annexe générale au projet de loi de finances, sur l'utilisation par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIFT) et par les collectivités territoriales du produit des recettes qui leur est versé par le CAS, par une étude sur l'usage des crédits du programme 754 par les communes de plus de 10 000 habitants</i>	Absence de réponse	<b>Non mise en œuvre</b>

\* *Totalement mise en œuvre, mise en œuvre en cours, mise en œuvre incomplète, non mise en œuvre, refus, devenue sans objet*

