



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

Note d'analyse de l'exécution
budgétaire2019

Avant-propos

En application des dispositions des articles L. 143-1 et L. 143-4 du code des juridictions financières, la Cour rend publiques ses observations et ses recommandations, au terme d'une procédure contradictoire qui permet aux représentants des organismes et des administrations contrôlées, aux autorités directement concernées, notamment si elles exercent une tutelle, ainsi qu'aux personnes éventuellement mises en cause de faire connaître leur analyse.

La divulgation prématurée, par quelque personne que ce soit, des présentes observations provisoires, qui conservent un caractère confidentiel jusqu'à l'achèvement de la procédure contradictoire, porterait atteinte à la bonne information des citoyens par la Cour. Elle exposerait en outre à des suites judiciaires l'auteur de toute divulgation dont la teneur mettrait en cause des personnes morales ou physiques ou porterait atteinte à un secret protégé par la loi.

Contrôle de la circulation et du stationnement routier

Programme 751 – *Structures et dispositifs de sécurité routière ; responsable : délégué à la sécurité routière (DSR) ; CBCM : ministère de l'intérieur*

Programme 753 – *Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routier ; responsable : délégué à la sécurité routière ; CBCM : ministère de l'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 ; responsable : directeur général des collectivités locales (DGCL) ; CBCM : ministère de l'intérieur*

Programme 755 – *Désendettement de l'État ; responsable : sous-directeur de la 5^{ème} sous-direction à la direction du budget (DB).*

Synthèse

Un compte d'affectation spéciale trop complexe pour offrir la lisibilité attendue

Le périmètre du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routier » n'intègre pas l'ensemble des recettes issues de la verbalisation des infractions de circulation et de stationnement.

Par ailleurs son architecture interne est complexe. Elle intègre le programme P-155 *Désendettement de l'État* qui n'a pas de rapport avec la sécurité routière, et le programme P 153 - *Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routier*, qui n'a plus de réelle justification, compte tenu de la mise en œuvre, depuis plusieurs années désormais, des procès-verbaux électronique.

Par ailleurs les réformes récentes, en particulier la réforme du stationnement payant en 2018, ont provoqué des adaptations supplémentaires dans l'affectation des recettes.

Malgré quatre documents annexés au projet de loi de finances, ni la politique de sécurité routière ni l'usage des amendes ne bénéficie d'une présentation claire, susceptible de répondre à l'attente d'une meilleure lisibilité.

Une diminution des recettes issues des amendes forfaitaires radar sans précédent

La dégradation des radars en 2018 et 2019, liée à la réforme de la limitation de la vitesse à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central et au mouvement des gilets jaunes, a provoqué une diminution sans précédent des recettes forfaitaires radar (- 45 % par rapport aux prévisions en LFI), qui a nécessité des ajustements en loi de finances rectificative et la mise à contribution des collectivités locales.

Au-delà des conséquences à court terme de ces actes de vandalisme, la diminution de ces recettes a débuté dès le début 2018 et nécessite une analyse de plus long terme.

Une agence dont le prochain contrat d'objectifs et de performance devra prendre en compte la diversification des activités

L'ANTAI, agence sous tutelle de la délégation à la sécurité routière, poursuit sa diversification d'activité, sans lien avec le CAS, compte tenu des réformes récentes sur le stationnement routier, portées notamment par les lois n° 2016-1547 du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXI^{ème} siècle et n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

L'anticipation de ces projets a conduit à des ouvertures de crédits supérieures aux réalisations constatées depuis plusieurs années. Il conviendra d'être attentif en 2020 au niveau du fonds de roulement de l'agence.

La signature de nouveau contrat d'objectifs et de performance devra être l'occasion de prendre en compte ces évolutions afin de garantir que le financement accordé par l'État reste dédié aux seules missions de sécurité routière.

RECOMMANDATIONS

Recommandation n° 1 (*Délégation à la sécurité routière*) : Porter à la connaissance du Parlement l'usage des crédits du programme 754 par les communes de plus de 10 000 habitants, la région Île-de-France et à Île-de-France Mobilités (reformulée).

Recommandation n° 2 (*Direction du budget, délégation à la sécurité routière, direction générale des collectivités territoriales*) : Supprimer le CAS et regrouper dans un DPT amendé l'ensemble des dépenses de sécurité routières, intégrant une identification de l'usage du produit des amendes de circulation routière.

Recommandation n° 3 (*Délégation à la sécurité routière, direction du budget*) : 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° 4 (*Délégation à la sécurité routière, direction du budget*) : Définir une programmation différente en AE et en CP sur le programme 751 (réitérée).

SOMMAIRE

INTRODUCTION	9
1 PRESENTATION GENERALE DU COMPTE D’AFFECTATION SPECIALE	11
1.1 Une architecture complexe.....	11
1.2 Une affectation des recettes et des dépenses peu cohérente avec l’objectif de lisibilité du CAS.....	13
1.3 Une gestion budgétaire peu contrainte	17
1.4 Des indicateurs de performances qui ne reflètent pas les résultats de la politique de verbalisation automatisée ...	18
2 ANALYSE DE L’EXECUTION BUDGETAIRE	22
2.1 La programmation initiale.....	22
2.2 La gestion des crédits	27
2.3 Analyse de l’évolution de la dépense et de ses composantes	29
3 POINTS D’ATTENTION PAR PROGRAMME.....	32
3.1 Le programme 751 : des dépenses en augmentation, mais inférieures aux prévisions	32
3.2 Le programme 754.....	34
3.3 Perspectives associées à la trajectoire budgétaire	37
4 L’ANTAL.....	41
4.1 L’exercice de la tutelle et l’élargissement des missions	41
4.2 Subventions versées à l’opérateur et poids de l’opérateur dans la mission	42
4.3 Des dépenses en diminution.....	42
4.4 Un fonds de roulement qui continue à augmenter.....	45

Introduction

Conformément à la procédure contradictoire de la Cour, une première version de la présente note d'exécution budgétaire a été adressée le 6 mars 2020 aux administrations contrôlées, qui ont disposé d'un délai global de trois semaines pour y répondre. Compte tenu du contexte exceptionnel engendré par la crise du COVID-19, le secrétariat général du ministère de l'intérieur et la direction de la sécurité routière n'ont répondu aux observations provisoires de la Cour que sous la forme de projets de réponses non signées. Seules les réponses de la direction du budget et de la contrôleur budgétaire et comptable ministérielle du ministère de l'intérieur ont pu être pleinement prises en compte. En serrée dans des délais fixés par la loi organique relative aux lois de finances, la Cour n'a pu retarder la publication de la présente note d'exécution budgétaire, malgré une contradiction partielle.

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 2006¹ 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. En effet, il ne contient pas l'ensemble des recettes issues des amendes de circulation et de stationnement routier et l'ensemble de ces dépenses ne sont pas en rapport avec cet objet.

Ainsi, il n'est pas possible d'effectuer un lien entre les résultats de sécurité routière et les dépenses du CAS, d'autant que les indicateurs de performance du CAS ne sont que des indicateurs de moyens et non de résultats.

¹ Loi n°2005-1719 du 30 décembre 2005

L'année 2019 a été marquée par plusieurs évolutions.

La première d'entre elle a été la poursuite de la mise en place de la réforme du stationnement payant, responsable d'une diminution attendue des recettes de la section 2, qui a nécessité une compensation des recettes affectées à la région Île-de-France et à Île de France Mobilités (IDFM), par des crédits hors CAS (prélèvement sur les douzièmes de fiscalité des communes), en application de l'article L.2324-25-1 du code général des collectivités territoriales (CGCT).

La seconde a été constituée par la diminution sans précédent des recettes issues des amendes forfaitaires radar, qui a nécessité des ajustements dans l'affectation des recettes au sein du CAS comme hors CAS.

Enfin, la diversification progressive des missions de l'agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI), au-delà du domaine de la sécurité routière, s'est confirmée.

Après une présentation du CAS et des évolutions qui accentuent sa complexité, ce rapport analysera l'évolution des recettes et des dépenses du compte, puis de son opérateur, l'ANTAI.

1 PRESENTATION GENERALE DU COMPTE D'AFFECTATION SPECIALE

1.1 Une architecture complexe

Le CAS créé en 2006² avait initialement pour objectif, dans la suite du déploiement du contrôle automatisé (radars) à compter de 2003, de garantir que les recettes issues de la verbalisation automatisée seraient affectées à la sécurité routière. La loi de finances pour 2011³ a modifié la structure du CAS en intégrant la répartition du produit des amendes forfaitaires majorées et la répartition des autres amendes de la police de circulation, sans rapport avec la verbalisation automatisée. 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'agence de financement des infrastructures de transport (AFITF) et au fonds de modernisation des établissements de santé publics et privés (FMESPP).
- ✓ 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

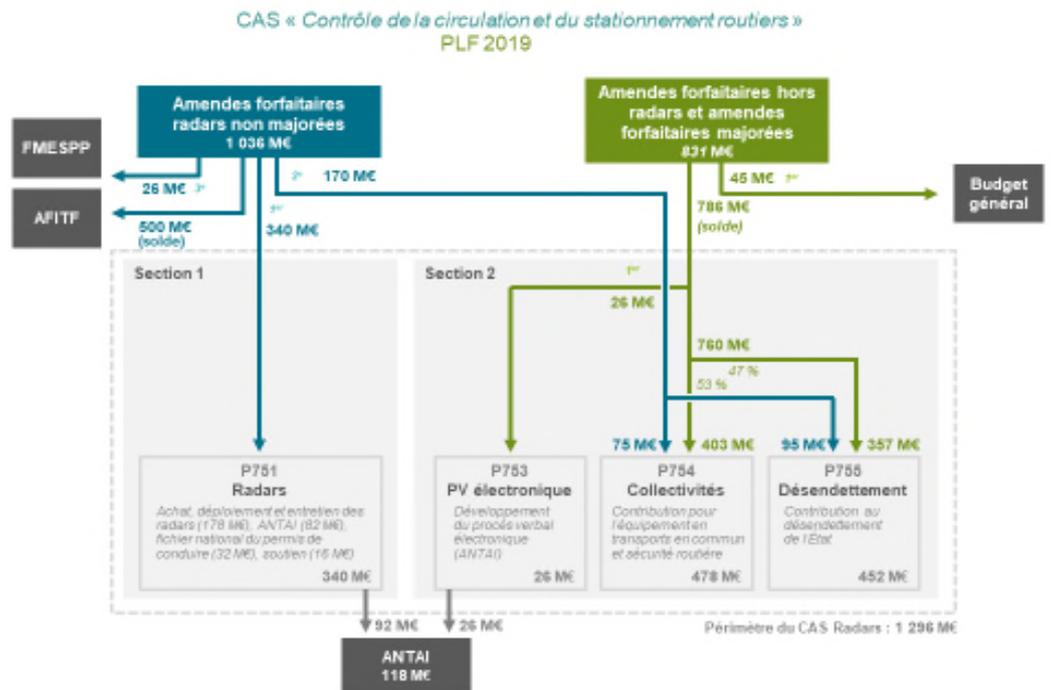
² Article 49 de la loi de finances pour 2006, loi n°2005-1719 du 30 décembre 2005.

³ Loi n°2010-1657 du 29 décembre 2010.

de ces recettes n'est toutefois pas attribué au CAS, 45 M€ étant affectés au budget de l'État *ex ante* ; par ailleurs cette section comprend également une partie des recettes issues des amendes forfaitaires radar.

- ✓ Les dépenses sont réparties entre trois programmes : le programme 753 - *Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routier*, essentiellement consacré à la gestion du procès-verbal électronique (Pve) ; le programme 754 – *Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routière* et le programme 755 – *Désendettement de l'État*. Ce dernier programme est sans lien direct avec la sécurité routière, mais il a représenté plus de 47% des crédits de la section en 2019.

Schéma n° 1 : Présentation du CAS (PLF = LFI pour 2019)



Source : Direction du budget

Outre la division du CAS en deux sections, dont l'une a un objet peu clair, la complexité est inhérente au périmètre même du CAS, qui ne comprend pas l'ensemble des recettes qui devraient s'y déverser et dont toutes les dépenses ne concernent pas la sécurité routière.

1.2 Une affectation des recettes et des dépenses peu cohérente avec l'objectif de lisibilité du CAS

1.2.1 Le CAS reçoit moins de 70 % des recettes des amendes de circulation et de stationnement (LFI)

Trois ponctions sont effectuées sur les recettes des amendes, avant le déversement dans le CAS.

1.2.1.1 Deux ponctions sont effectuées sur le produit de amendes forfaitaires radar.

La première, qui résulte du solde des autres dépenses, prévoit le versement d'un budget à l'agence de financement des infrastructures de transports de France - *AFITF* (500 M€ en LFI pour 2019), au titre de la responsabilité des infrastructures et du développement des transports en commun dans la politique de sécurité routière. La seconde, créée en LFI 2018, mais mise en œuvre pour la première fois en 2019, prévoit l'allocation de 26 M€ au fonds de modernisation des établissements de santé publics et privés - *FMESPP* – afin de contribuer au financement des établissements de santé et établissements médico-sociaux qui prennent en charge les personnes hospitalisées et/ou handicapées du fait d'accidents de la route. Ces 26 M€ n'ont toutefois pas été versés aux établissements de santé en 2019, le choix des établissements bénéficiaires n'ayant pas été effectué.

Si l'objet du CAS est bien d'identifier les dépenses de sécurité routière issues des amendes radar, l'exclusion du CAS des crédits accordés à l'*AFITF* n'est pas cohérente. Elle est contraire à l'article 160 de la LFI 2017, qui 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.* »

Or, comme le montre le schéma n° 1, le CAS ne verse aucune recette à l'*AFITF*. Le rapport joint au PLF 2020, comme les deux

précédents, entretient cette confusion, en consacrant sa première partie aux « Crédits du CAS affectés à l'AFITF ».

1.2.1.2 45 M€ du produit des autres amendes sont transférés au budget général avant son affectation au CAS

Jusqu'en 2015, ces 45 M€ étaient affectés à l'agence nationale pour la cohésion sociale et l'égalité des chances. Ils sont depuis 2016 affectés au budget de l'État.

Ainsi, alors qu'en LFI les recettes des amendes forfaitaires et forfaitaires majorées de circulation et de stationnement étaient estimées à 1 867 M€, les recettes du CAS n'étaient que de 1 296 M€, soit 69,4 % du total. Cette situation est d'autant plus dommageable qu'elle semble accréditer l'idée fausse que les recettes des amendes de stationnement et de circulation sont supérieures aux dépenses de sécurité routière. Selon le DPT annexé au PLF 2020, les dépenses de sécurité routière de l'État en 2019 se sont élevées à 3 744 M€, soit plus du double des recettes estimées en LFI.

1.2.2 Plus de 35 % des dépenses du CAS sont sans rapport avec la sécurité routière

L'article 21 de la LOLF 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*, qui représentent une part croissante des dépenses du CAS (35,6 % de l'ensemble⁴, mais 45 % de la section 2 en 2019), étant sans rapport avec la nature des recettes du CAS.

1.2.3 Des documents nombreux qui n'apportent pas la clarté attendue

Le manque de lisibilité du CAS a suscité la création en LFI pour 2016 d'un document annexe au PLF précisant 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

⁴ Elles en représentaient 24% en 2018.

compte d'affectation spéciale. Désormais, le PLF comprend quatre documents de présentation de la sécurité routière :

- le document de politique transversale (DPT) sécurité routière ;
- le rapport au parlement sur l'usage des crédits par l'AFITF et les collectivités locales ;
- le CAS circulation et stationnement routiers ;
- l'analyse du programme 207- *Sécurité et éducation routière*, inclus dans la mission sécurité.

Ces documents trop nombreux, qui sont fondés sur des périmètres et des approches différentes de la politique de sécurité routière, gagneraient à être remplacés par un document unique retraçant l'ensemble de cette politique.

Outre le problème qui se pose de sa définition juridique, le rapport annexé au PLF pour 2019 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* », 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 248 M€ à l'AFITF en 2018. Pour justifier le lien entre ces crédits et la politique de sécurité routière, 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 sécurité routière. Comme la Cour l'avait déjà signalé en 2018, une analyse des investissements réalisés au bénéfice des seules routes les plus accidentogènes aurait apporté davantage de crédibilité à cette conclusion.

En ce qui concerne les recettes du CAS affectées aux collectivités locales par l'intermédiaire du programme 754⁵, le rapport fournit la

⁵ 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

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 textes⁶, le rapport fournit une répartition par nature d'opération, établie à partir de la synthèse des décisions d'attribution de crédits des conseils départementaux. Sur cette 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 DSR⁷. Cependant cette étude ne concerne que les communes de moins de 10 000 habitants, qui représentent moins de 15 % des crédits attribués.

Ce rapport ne retrace pas non plus l'usage des crédits qui sont prélevés sur le produit versé aux communes d'Île-de-France, en faveur de la région Île-de-France (69,3 M€) et d'Île-de-France Mobilités (138,8 M€).

La Cour préconise, quelle que soit la forme que prendra l'information du Parlement à l'avenir (maintien des quatre documents actuels ou intégration de l'analyse dans une approche plus globale), que cette étude soit élargie aux communes de plus de 10 000 habitants, à la région Île-de-France et à Île-de-France Mobilités.

Recommandation n° 1 : Porter à la connaissance du Parlement l'usage des crédits du programme 754 par les communes de plus de 10 000 habitants, la région Île-de-France et à Île-de-France Mobilités.

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.

⁶ Les dotations versées aux collectivités territoriales à partir du programme 754 doivent être utilisées, en vertu de l'article R.2334-12 du CGCT, 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.

⁷ Travaux commandés par les exigences de sécurité routière : 58 % des dépenses ; aménagement de carrefours : 5 % ; aménagement de cheminements de piétons : 15 % ; acquisition et installation de radars pédagogiques : 2 % ; aménagement de sécurité en zone scolaire : 6 % ; création de parcs de stationnement : 8 % ; autres : 11 %.

1.3 Une gestion budgétaire peu contrainte

Parmi les quatre programmes que comprend le CAS, seul le programme 751- *Structures et dispositifs de sécurité routière* fait l'objet d'une évaluation des dépenses et des recettes en lien avec une prévision d'activité.

Les programmes 754 – *Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routière* et 755 – *Désendettement de l'État* ne sont pas à proprement parler des programmes, mais des supports budgétaires qui permettent des reversements de recettes.

Le programme 753 – *Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers*, créé pour organiser le remplacement des amendes papier par les procès-verbaux électroniques, a perdu de sa légitimité, puisque la réforme est désormais mise en œuvre. Ses dépenses ne font plus l'objet d'une estimation précise : elles sont reconduites à hauteur de 26,2 M€ en LFI d'année en année, sous forme d'une subvention à l'ANTAI. Depuis plusieurs années, la délégation à la sécurité routière demande sa fusion avec dans le programme 751, qui comprend lui aussi une subvention à l'ANTAI. Cette modification n'est pas effectuée pour des raisons de complexité législative. Les programmes 751 et 753 appartiennent en effet à deux sections différentes du CAS et leur fusion suppose une décision législative modifiant le CAS. Celle-ci n'est pas prise dans l'attente d'une décision, plus globale, sur l'avenir du compte d'affectation spéciale.

Le programme 751 - *Structures et dispositifs de sécurité routière* effectue une programmation des crédits en AE=CP qui ne reflète pas la réalité des dépenses prévisionnelles, ni la programmation en gestion.

Par ailleurs on observe que le fonds de roulement de l'ANTAI, opérateur sous la responsabilité de la délégation à la sécurité routière, représente plus de huit mois d'activité. Il a pratiquement doublé en trois ans, sans que les mesures nécessaires aient été prises pour diminuer la subvention accordée par les programmes 751 et 753. Les règles de gestion du CAS, et notamment son solde budgétaire excédentaire, contribuent à expliquer cette situation.

1.4 Des indicateurs de performances qui ne reflètent pas les résultats de la politique de verbalisation automatisée

La dispersion de la présentation de la politique de sécurité routière au sein du CAS, d'une part, et de la mission sécurité, d'autre part, a impliqué un choix dans la répartition des indicateurs de performance entre ces deux missions.

La décision a été prise d'affecter l'indicateur de performance « nombre de morts sur les routes » à la mission *Sécurité*. Selon les résultats estimatifs de l'ONISR, 3 493 personnes seraient décédées en 2019 sur les routes de France (métropolitaines et ultramarines), contre 3 488 (résultats définitifs) en 2018, soit 5 personnes tuées de plus (+0,1 %). Sur les routes de France métropolitaine 3 239 personnes seraient décédées en 2019, soit 9 personnes de moins qu'en 2018. La mortalité routière aurait ainsi connu, en métropole, une baisse de 0,3 % par rapport à l'année 2018. Ces résultats ne sont pas intégrés dans les indicateurs de performance du CAS, alors que les résultats de la mortalité sont essentiellement liés, selon la DSR, à l'évolution des comportements, et particulièrement la réduction de la vitesse, obtenue grâce à la politique de contrôle automatisé mise en œuvre.

Les principaux indicateurs de performance du CAS et les résultats obtenus sont présentés au chapitre 2.

1.5 Des évolutions récentes qui accentuent les difficultés de compréhension présentées par le CAS

Deux évolutions législatives récentes tendent à étendre le champ d'application de la verbalisation automatisée au-delà de la seule sécurité routière :

- du fait de la dépenalisation du stationnement payant⁸, entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2018, les recettes issues du stationnement

⁸ La loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 modifiée de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) a organisé la dépenalisation et la décentralisation du stationnement payant, dont les collectivités ont la maîtrise à compter du 1er janvier 2018.

payant ne transitent plus par le CAS, sauf exception (cas des communes qui ne sont pas entrées dans la réforme et amendes pour stationnement dangereux), ce qui fait perdre de son sens à la dénomination même du CAS ;

- la loi mobilité⁹ ouvre la voie à un élargissement de l'usage des radars à la verbalisation d'infractions liées à la circulation en général, mais pas nécessairement à la sécurité routière : usage des voies réservées, respect des zones à faible émission, par exemple ; d'autre part l'usage des Pve se diversifie, puisqu'ils peuvent sanctionner des nuisances nocturnes ou d'autres incivilités diverses.

Par ailleurs les mécanismes de répartition des recettes des amendes de circulation et de stationnement ont nécessité des adaptations inédites en 2019, qui nuisent à la lisibilité du CAS :

- la diminution sans précédent des recettes issues des amendes forfaitaires radar (cf. *infra*) a induit une diminution de plus de moitié de la contribution à l'AFITF votée en LFI et une diminution de près de 150 M€ des recettes initialement destinées aux collectivités territoriales et au budget de l'État. Ainsi, le mécanisme de compensation du budget de l'État lié à la mise en place de la réforme du stationnement¹⁰ n'a pu être mis en œuvre dans les termes initialement prévus (cf. *infra*) ;
- les mécanismes de compensation des pertes de recettes de la région Ile-de-France (RIF) et d'Ile-de-France Mobilités (IDFM), liées à la réforme du stationnement payant, ont justifié, pour la première année, un prélèvement sur les douzièmes de fiscalité de communes de plus de 10 000 habitants, ce qui signifie qu'une partie des dépenses habituellement honorées par le programme 754 ont été cette année financées hors CAS, pour un montant de 13,5 M€ (Cf. *infra*).

L'ensemble de ces éléments montre que l'existence même du CAS, dans sa construction actuelle, est de plus en plus problématique. Contrairement à son objectif initial, il ne favorise pas la compréhension de

⁹ Loi n° 2019-142 du 29 décembre 2019 d'orientation des mobilités

¹⁰ L'article 45 de la loi de finances pour 2016 organise la compensation des pertes de l'État par un prélèvement sur la fraction du produit des amendes forfaitaires radar à destination de la section 2.

l'usage des amendes. Or la lisibilité de la politique et de l'affectation des budgets qui lui sont dédiés est une des conditions de l'adhésion de la population aux mesures de sécurité routière.

La Cour préconise, depuis plusieurs années, que l'architecture du CAS connaisse une évolution significative. Elle recommande désormais sa suppression, sous réserve de conserver un document explicite présentant les recettes issues de la verbalisation automatisée et les dépenses de sécurité routière, afin d'apporter la lisibilité indispensable à la compréhension de la politique mise en œuvre. Il apparaît en effet opportun que l'ensemble de la politique de sécurité routière soit porté par le budget général, les produit des amendes de circulation et de stationnement lui étant réservé.

Cette évolution est conforme aux recommandations du rapport d'information relatif à la mise en œuvre de la loi organique relative aux lois de finances¹¹ de l'Assemblée nationale qui engage à « *faire une revue approfondie de la pertinence des 11 comptes d'affectation spéciale existants et engager une réflexion sur les modalités de suppression des comptes qui ne respectent pas les règles inscrites dans la LOLF.* »

Elle est également conforme à l'analyse de la direction du budget, qui souligne la complexité croissante du compte d'affectation spéciale, qui peut suggérer l'idée fautive que les recettes des amendes de circulation seraient supérieures aux dépenses de l'État en faveur de la sécurité routière. La direction du budget estime qu'une réforme du CAS serait complexe sans apporter les garanties de lisibilité attendues.

Dans ces conditions et bien que les projets de réponses du secrétaire général du ministère de l'intérieur et de la délégation à la sécurité routière expriment un avis défavorable à cette proposition, la Cour émet la recommandation suivante, dont la mise en œuvre permettrait d'apporter la clarification budgétaire attendue, et de rendre plus lisible la connaissance des recettes et dépenses de sécurité routière.

Recommandation n° 2 : Supprimer le CAS et regrouper dans un DPT amendé l'ensemble des dépenses de sécurité routières,

¹¹ Rapport d'information n°2 210 de la commission des finances de l'économie générale, et du contrôle budgétaire enregistré à la présidence de l'Assemblée nationale le 11 septembre 2019 relatif à la mise en œuvre de la loi organique relative aux lois de finances.

COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE « CONTRÔLE DE LA 21
CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT ROUTIER »

intégrant une identification de l'usage du produit des amendes
de circulation routière.

2 ANALYSE DE L'EXECUTION BUDGETAIRE

Compte tenu de la complexité du CAS, auquel seule une partie des recettes des amendes issues des contrôles de la circulation et du stationnement routier est affectée, l'analyse de la programmation budgétaire diffère selon que l'on considère les recettes ou les dépenses. Dans le premier cas, la compréhension nécessite une analyse de l'ensemble des recettes des amendes, y compris avant attribution au CAS, tandis que l'analyse des dépenses ne concerne que le CAS lui-même.

2.1 La programmation initiale

2.1.1 Des recettes surévaluées pour les amendes forfaitaires radar, sous-évaluées pour les autres types d'amendes

Les recettes du CAS étaient estimées à 1 296 M€ en LFI. Elles ont été exécutées à hauteur de 1 347 M€ (+ 51 M€ soit + 3,9 %). Cette augmentation masque des évolutions contraires entre les recettes de la section 1 (amendes forfaitaires radar), en forte diminution, et les recettes de la section 2 (amendes forfaitaires hors radars et ensemble des amendes majorées), en augmentation. Dans les deux situations, les hypothèses de programmation manquent de rigueur.

2.1.1.1 Section 1 : des recettes inférieures de plus de 45 % aux prévisions

La LFI prévoyait que les amendes forfaitaires issues de la verbalisation par radar atteindraient 1 036 M€, en augmentation de près de 12% par rapport à la LFI 2018.

Cette estimation était fondée sur six hypothèses :

- 4 700 équipements de contrôle en service à la fin de l'année ;
- un taux de disponibilité des radars de 93% (indicateur de performance du CAS) ;
- l'émission de 32,25 millions de messages d'infractions ;
- un taux de transformation des messages d'infraction en avis de contravention de 64,64 %, soit 25,32 millions d'avis de contravention (indicateur de performance du CAS) ;
- un taux de paiement, pour les véhicules immatriculés en France, de 79 % ;

- un taux de paiement, pour les véhicules immatriculés à l'étranger, de 64 %.

Seules les trois dernières hypothèses sont proches des réalisations constatées, malgré une diminution du taux de paiement qui se poursuit¹². Le taux de paiement était de 77,3 % pour les véhicules français en 2019 et de 68,7 % pour les véhicules immatriculés dans des pays étrangers avec lesquels la France a passé convention.

Le taux de transformation des messages d'infraction (MIF) en avis de contravention (ACO) a été légèrement supérieur aux prévisions, malgré la dégradation des radars, grâce à une politique de maintenance des équipements optimisée en 2019¹³. Le ratio ACO/MIF du contrôle automatisé de la vitesse pour les immatriculations françaises s'élève à 65,1 % sur l'année 2019. Il s'inscrit en léger recul par rapport au ratio 2018 (66,5 %), mais en recul significatif par rapport à 2017 (75,8 %), en raison du nombre important de photos noires dues aux dégradations sur les radars.

Les trois premières hypothèses se sont révélées éloignées des réalisations, alors que certains éléments auraient permis une évaluation plus proche de l'exécution, avant le vote de la loi de finances.

Le nombre de radars installés est connu de la DSR et pouvait sans doute être mieux anticipé. La projection de 4 700 radars reprend les objectifs fixés par le CISR 2015, mais seuls 4 094 équipements étaient installés en décembre 2019. Il en est de même pour le retard pris dans le déploiement de l'externalisation de la conduite de voitures contenant des radars embarqués. Si la décision d'étendre cette externalisation à trois nouvelles régions limitrophes (Bretagne, Pays-de-la-Loire et Centre Val-de-Loire) a été prise en 2019, sa mise en œuvre ne sera effective qu'au cours de l'année 2020.

¹² On observe une diminution régulière des taux de paiement des amendes radar au stade de l'AF : 77,7 % entre juillet 2016 et juin 2017 ; 76,1 % de juillet 2017 à juin 2018 ; 74,8 % de juillet 2018 à juin 2019, toutes immatriculations confondues.

¹³ Le délai moyen d'intervention pour les dégradations légères qui était supérieur à 8 jours ouvrés en 2018 et début 2019 a été progressivement réduit. Il était de 6,37 jours ouvrés début mai 2019 et de 3,38 jours ouvrés en décembre 2019.

Cette insuffisante prise en compte des retards dans l'installation des radars pour des motifs techniques (radars tourelles), juridiques ou politiques (externalisation de la conduite des voitures équipées de radars) était déjà soulignée par la Cour en 2018.

L'ampleur sans précédent de la dégradation volontaire des radars en 2019 était difficile à anticiper. Néanmoins, différents indices étaient connus au moment de l'élaboration du PLF et surtout lors des débats parlementaires de fin d'année. Ils ont été utilisés pour l'anticipation du taux de transformation des avis d'infractions en avis de contravention, qui s'est révélée juste. Une diminution constante du taux de disponibilité des radars a été observée dès le début de l'année 2018 ; elle s'est fortement aggravée à compter du mois de novembre. L'amélioration constatée en septembre/octobre 2018 ne relevait toutefois pas d'une diminution du nombre des dégradations, mais du renforcement de l'organisation de la maintenance, afin de faire face à la hausse constatée et anticipée comme durable des dégradations. Dans ces conditions, le maintien d'une anticipation d'un taux de disponibilité des radars de 93 % en 2019, identique aux années antérieures, apparaît avoir été surestimé. Ce taux n'a d'ailleurs jamais été atteint. Il a oscillé entre 67,82 % (point le plus bas en mars 2019) et 82,27 % en décembre 2019, taux majoré qui ne reflète que partiellement la réalité, puisqu'il est calculé sur la base du nombre de radars sur site et n'inclut pas les radars endommagés et retirés du bord de la route.

Tableau n° 1 : Taux mensuel de disponibilité des radars en 2019 (en %)

Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin
69,87	68,02	67,82	69,90	72,05	75,3
Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
76,84	78,75	79,79	81,62	82,12	82,27

Source : Délégation à la sécurité routière

La faible disponibilité des radars explique que le nombre d'avis de contravention n'ait été que de 12,55 millions, chiffre inférieur de moitié à l'estimation budgétaire.

Enfin et indépendamment des conséquences de la dégradation des radars, une prévision des recettes pour 2019, issues des amendes forfaitaires radar, supérieure de plus de 11 % aux recettes de 2018 ne paraît pas réaliste. En effet, la NEB sur la gestion 2018 soulignait que le produit mensuel des amendes forfaitaires radars avait été inférieur au produit 2017

dès le mois de janvier (- 3,25 M€) et de manière significative dès les mois suivants (- 9 M€ en mars, -15,35 M€ en avril, -16,58 M€ en mai), avant même les dégradations liées à la réforme sur la limitation de la vitesse à 80 km/h. En 2018, les recettes exécutées étaient inférieures aux recettes prévues en LFI de plus de 26 %. Au moment de l'élaboration et surtout du vote du budget 2019, ces données étaient pour partie connues.

La Cour indiquait en 2019 qu'il serait utile que la DSR effectue une étude pour comprendre ce phénomène, susceptible d'être lié à un plus grand respect des limitations de vitesse lorsque le parc de radar fonctionne normalement, et en tirer les conséquences budgétaires. Les effets du vandalisme sans précédent subis par les radars en 2018 et surtout en 2019 ne doivent pas faire écran à ce type de réflexion de moyen terme.

2.1.1.2 Section 2 : une augmentation des recettes réalisées supérieure aux prévisions

Les recettes de la section 2 comprennent, outre un versement d'une part des amendes forfaitaires radars, les recettes issues des amendes forfaitaires hors radar (procès-verbal électronique –Pve- et marginalement amendes papier) et de l'ensemble des amendes forfaitaires majorées.

Les hypothèses budgétaires tiennent compte de trois éléments :

- d'une part la montée en puissance du procès-verbal électronique (Pve) depuis 2012 et le fait qu'il présente un taux de paiement spontané plus élevé que dans le cas des autres modalités de verbalisation, ce qui induit une augmentation des recettes issues des amendes forfaitaires hors radar ;
- d'autre part la diminution induite des recettes issues des amendes forfaitaires majorées, moins nombreuses, issues de la verbalisation hors radar ;
- enfin la diminution globale des recettes de Pve, compte tenu de l'entrée en vigueur de la réforme du stationnement payant le 1^{er} janvier 2018¹⁴. Les recettes issues des amendes de stationnement de la section 2 ne concernent plus désormais que la

¹⁴ Depuis cette date, le non-respect des règles du stationnement payant ne donne plus lieu à amende mais à un forfait post-stationnement, dont le règlement est directement reversé aux communes concernées.

part résiduelle des communes qui ne sont pas entrées dans la réforme.

Compte tenu de ces éléments, il était attendu en LFI une diminution des recettes de 8,5 %, résultat d'une augmentation prévisionnelle de 2 % des amendes forfaitaires hors contrôle automatisé et d'une diminution de 17 % des amendes forfaitaires majorées. Les recettes issues des amendes forfaitaires majorées et des amendes forfaitaires hors radar se montaient à 831 M€ en LFI. Elles ont été exécutées à hauteur de 1 088 M€, soit une augmentation de 31% par rapport aux prévisions. Les évolutions ont été contraires aux prévisions puisque les amendes forfaitaires majorées ont augmenté quel que soit le mode de verbalisation (+ 9,3 % pour les AFM radars et + 8,3 % pour les autres AFM), alors que les amendes forfaitaires ont diminué de 5 %.

Les recettes exécutées de la section 2 auraient pu être mieux anticipées. Il est logique que les AF Pve aient diminué, compte tenu de la mise en œuvre de la réforme du stationnement, la quasi généralisation du Pve depuis plusieurs années ayant porté ses fruits en matière d'augmentation des paiements. En revanche, la diminution anticipée des AFM paraît surévaluée, compte tenu notamment du calendrier de mise en œuvre de la réforme du stationnement. Par ailleurs, la diminution du taux de paiement des AF radar permet d'anticiper mécaniquement une augmentation des AFM.

L'ensemble des constats sur les hypothèses de programmation des recettes pour la section 1 comme pour la section 2 en 2019 invite à reconduire la recommandation n° 2 émise en 2017 et 2018. Il semble cependant que les hypothèses pour 2020 soient plus réalistes concernant la section 1, puisque le taux de disponibilité des radars a été anticipé en baisse par rapport à l'objectif de 93 % retenu en 2019, et que le nombre d'amendes anticipé a été diminué (15 millions prévus en LFI 2020 alors que le chiffre était supérieur à 25 millions en LFI 2019).

Recommandation n° 3 : 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).

2.1.2 Pour le programme 751-Structures et dispositifs de sécurité routière, des dépenses estimées en AE=CP qui ne rendent pas compte de la réalité

Compte tenu de la spécificité des programmes 753 (support d'une subvention à l'ANTAI), 754 et 755, qui sont des supports budgétaires permettant le reversement de recettes, seul le programme 751 fait réellement l'objet d'une prévision de dépenses appuyée sur une activité prévisionnelle en LFI.

Comme les années précédentes, la programmation n'a pas différencié, pour le programme 751, 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 entraînant des écarts de plusieurs mois entre les AE et les CP. Les dépenses étaient évaluées à 340 M€ en AE=CP en LFI ; elles ont été réalisées à hauteur de 326,8 M€ en AE (soit - 4 %) et de 294 M€ en CP (soit -14 %, soit des proportions proches de l'année précédente).

La Cour réitère la recommandation formulée à propos de la gestion de 2017 et de 2018, dont le respect permettrait de mettre en cohérence les tableaux de prévision budgétaire et de gestion.

Recommandation n° 4 : Définir une programmation différente en AE et en CP sur le programme 751.

2.2 La gestion des crédits

Les crédits du CAS ont été votés en LFI en AE = CP pour l'ensemble des programmes pour un montant de 1 296,6 M€, selon la répartition suivante :

- Programme 751 - *Structures et dispositifs de sécurité routière* : 339,95 M€ ;
- Programme 753 - *Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers* » : 26,2 M€ ;
- Programme 754 - *Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières* » : 478,1 M€ ;
- Programme 755 - *Désendettement de l'État* : 452,4 M€.

La gestion du CAS a été affectée par deux types de mouvements, les reports annuels, qui ne présentent pas de particularité par rapport aux années antérieures, et les décisions en LFR.

Les reports de crédits, inhérents au mode de financement des actions du programme 754 – *Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières*, s'élèvent à 430,6 M€ en AE et 430,7 M€ en CP. Les reports de crédits accordés au programme 751 - *Structures et dispositifs de sécurité routière*, sont de 44 M€ en CP de 0,08 M€ en AE.

La gestion du CAS a surtout été affectée par les évolutions contraires des recettes des deux sections. Les amendes forfaitaires issues du contrôle automatisé ont été en forte baisse (- 45,85 %) par rapport aux prévisions¹⁵. Dans ces conditions, le versement de 500 M€ à l'AFITF, solde prévisionnel issu du versement de 26 M€ au FMESPP, de 340 M€ au programme 751 et de 170 M€ à la section 2 était irréaliste.

Dans le but de mutualiser les conséquences de cette baisse, pour qu'elle ne pèse pas uniquement sur l'AFITF, la LFR a minoré les versements au CAS de 206 M€ : - 57 M€ pour le programme 751 - *Structures et dispositifs de sécurité routière* et - 149 M€ pour la deuxième section du CAS (- 60 M€ pour les collectivités et - 89 M€ pour le programme 755 – *Désendettement de l'État*).

Parallèlement, le dynamisme des recettes de la seconde section du CAS (831 M€ en LFI, pour une exécution de 1 088 M€) a conduit à ouvrir 132,1 M€ en LFR en faveur d'une part du programme 755 - *Désendettement de l'État*, dont les dépenses ont été majorées de 42,9 M€, et d'autre part du programme 754 - *Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières*, dont les dépenses ont été majorées de 89,2 M€.

Les mouvements en LFR appellent trois observations :

- l'augmentation des crédits de la deuxième section et sa traduction sur les programmes 754 et 755 correspondent au mécanisme de déversement normal des recettes du CAS. Elles ne compensent pas les pertes issues de la section 1. Pour la première fois, la diminution des recettes radar a induit une diminution des recettes

¹⁵ La LFI prévoyait un montant de 1 036 M€ alors que les recettes définitives se sont élevées à 561 M€.

dues aux collectivités locales et au budget de l'État, afin de ne pas obérer le financement du budget de l'AFITF ;

- les recettes de la section 2, telles qu'évaluées par la LFR, ont été légèrement surestimées (24 M€). Au moment de la rédaction de la présente NEB, les modalités de reprise de ces 24 M€ (sur les dépenses 2020 du programme 754 ou sur le solde du CAS) n'étaient pas connues ;
- enfin, le vote de la LFR est intervenu postérieurement aux dépenses du programme 754 (effectuées en avril et novembre de chaque année). Les 89,2 M€ accordés au programme 754 n'ont pas eu d'impact sur les dépenses du programme 754 et feront l'objet d'une demande de report sur l'année 2020.

2.3 Analyse de l'évolution de la dépense et de ses composantes

Les dépenses du comptes d'affectation spéciale ont diminué en 2019 de 5 % en AE et de 5,5 % en CP par rapport à 2018, dans la poursuite de l'évolution entamée l'année précédente dans le cadre de la réforme du stationnement payant, qui affecte 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.*

**Tableau n° 2 : Évolution de la consommation de crédits
2018-2019 en M€**

	2018		2019		Évolution	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP
CAS	1 494,16	1 466,39	1 420,35	1 387,08	-73,81	-79,31
P-751	292,17	263,75	326,6	294,1	+ 34,43	+ 30,35
P-753	26,2	26,2	26,2	26,2	0	0
P-754	689,21	689,87	572,18	571,4	-117,03	-118,47
P-755	486,57	486,57	495,3	495,3	+ 8,73	+8,73

Source : Cour des comptes d'après données Tango au 24 janvier 2020

2.3.1 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° 3 : Tableau n°7 : Exécution 2018 CP par titre en M€

	Titre 3	Titre 5	Titre 6	Titre 7	Total
P 751	254,88	20,79	3,46	15	294,13
P 753	25,2			1	26,2
P 754			571,4		571,4
P 755	495,34				495,34
Total CAS	775,42	20,79	574,86	16	1387,07

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

Schéma n° 2 : Dépenses par titre (2015-2019) en M€



2.3.2 La consommation des crédits disponibles

L'analyse de la consommation des crédits souligne la spécificité du programme 754, qui distribue en année n les crédits de l'année n-1. Le programme 751 - *Structures et dispositifs de sécurité routière* constate une forte consommation des crédits disponibles, supérieure à l'année précédente. (99,9 % en AE et 89,9 % en CP en 2019 contre 93,27 % en AE et 85,68 % en CP en 2018).

Tableau n° 4 : Crédits disponibles/crédits consommés 2019 en M€

	Crédits disponibles (1)		Crédits consommés (2)		Rapport (2)/(1)2019	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP
CAS	1 846,4	1 846,4	1 420,35	1 387,08		
P-751	327,03	326,95	326,6	294,1	99,9	89,9
P-753	26,2	26,2	26,2	26,2	100,00	100,00
P-754	997,8	997,9	572,18	571,4	57,3	57,3
P-755	495,3	495,3	495,3	495,3	100,00	100,00

Source : Cour des Comptes-Chorus

3 POINTS D'ATTENTION PAR PROGRAMME

Compte tenu de la particularité des programmes 753 et 755, seuls les programmes 751 et 754 font l'objet d'une analyse spécifique.

3.1 Le programme 751 : des dépenses en augmentation, mais inférieures aux prévisions

La consommation des crédits s'est élevée en 2019 à 326,6 M€ en AE et 294,1 M€ en CP, en augmentation par rapport à l'année précédente (292,17 M€ en AE et 263,75 M€ en CP en 2018). Cette augmentation, constatée sur trois des quatre actions du programme, est toutefois inférieure aux prévisions retenues en LFI.

Tableau n° 5 : Consommation par programme en 2019

Programme 751 (en M€)	Consommations en 2019	
	en AE	en CP
Action 1	189,06	168,55
Action 2	82,00	82,00
Action 3	21,46	12,47
Action 4	34,27	31,12
Total	326,6	294,14

Source : Cour des comptes

Le programme 751 comprend quatre actions.

Les crédits de l'action 1 « *Dispositifs de contrôle* » ont été consommés en 2019 à hauteur de 189,06 M€ en AE et 168,55 M€ en CP, en augmentation par rapport à 2018 (+ 11 M€ en AE et + 26 M€ en CP). Les crédits dévolus à la maintenance ont été sollicités au-delà de la prévision initiale 2019 (57,5 M€ en AE contre 44,55 M€ prévus initialement en 2019), compte tenu du phénomène de dégradation des équipements déjà évoqués. Les crédits destinés au déploiement des radars ont été diminués. À la fin de l'exercice 2019, le parc de radars automatiques

représente 4 094 unités, soit 334 radars de moins qu'en 2018 (4 428 radars au 31 décembre 2018). Les AE 2019 ont permis de procéder à la commande de 800 radars tourelles ; 375 étant déployés fin 2019. Par ailleurs, la mesure d'externalisation de la conduite des véhicules-radar, après la Normandie en 2018, a été étendue (marchés passés en 2019 et mise en œuvre effective en 2020) à trois régions limitrophes (Bretagne, Pays-de-la-Loire et Centre-Val de Loire).

L'action 2 « *Subvention à l'ANTAI* » s'est traduite par le versement de 82 M€ à l'ANTAI en 2019. L'exécution est en baisse de 10 M€ par rapport à la prévision initiale de 92 M€ en AE et en CP. Mais elle est en augmentation par rapport à 2018, malgré le niveau de trésorerie particulièrement élevé de l'agence, qui aurait permis une diminution plus importante de la subvention (cf. *infra*), d'autant que l'anticipation de la diminution de l'activité de l'agence était connue.

En 2019, ont été dépensés au titre de l'action 3 « *Soutien au programme* » 21,46 M€ en AE et 12,47 M€ en CP (pour une prévision initiale de 17,05 M€ en AE et 19,72 M€ en CP), en forte augmentation par rapport à 2018, pour ce qui concerne les AE (16,1 M€ en 2018) mais en diminution concernant les CP (17,42 M€ en 2018). Les dépenses d'études et de fonctionnement ont représenté 4,01 M€ en AE et 4,15 M€ en CP en légère hausse par rapport à la prévision initiale (+ 0,2 M€). Cette évolution est liée à la conclusion rapide des conventions en réponse aux appels à projet de fin d'année, qui a permis d'engager les crédits dès 2019. Par ailleurs les dépenses de communication ont porté sur les dangers de la vitesse au volant et ont représenté 12,55 M€ en AE et 3,45 M€ en CP. Cette augmentation ne reflète cependant pas une tendance durable puisque l'année 2019 a été marquée par l'engagement pluriannuel du nouveau marché de conseil stratégique de communication de la DSR, mobilisant 4,45 M€ en AE pour la période s'écoulant d'octobre 2019 au 1^{er} janvier 2021, ainsi que par l'engagement pluriannuel du marché de conseil stratégique digital mobilisant 1,6 M€ jusqu'à mai 2021.

L'action 4 « *Fichier national du permis de conduire* » a été consommée à hauteur de 34,27 M€ en AE et 31,12 M€ en CP en augmentation de 3 M€ par rapport à 2018. Ce sont les dépenses informatiques (17,85 M€ en AE et 14,94 M€ en CP) pour le maintien en condition opérationnelle et l'évolution du système national du permis de conduire, qui expliquent cette hausse, la baisse du nombre de messages d'infractions du contrôle automatisé, ayant automatiquement engendré une diminution du volume des lettres informant les conducteurs du retrait et de la restitution de leurs points de permis de conduire.

Le nombre de lettres de restitution et de retrait de points est un indicateur de performance du CAS. Il participe à la compréhension de l'évolution du comportement des conducteurs. Compte tenu de l'indisponibilité des radars, ses résultats ont été particulièrement dégradés en 2019. Le nombre de lettres de retrait a été de 8 599 535 lettres en 2019 contre 12 400 000 prévues (réalisé : 10 millions en 2018) ; les lettres de restitution de points ont elles aussi été inférieures aux prévisions : 9 376 375 lettres contre 11 740 000 prévues (réalisé 10,1 millions en 2018).

Reports de crédits, charges à payer

Les reports de crédits sont en diminution par rapport à l'année précédente. Pour 2020, des reports de 0,24 M€ € en AE et 32,81 M€ en CP seront demandés. Cette diminution peut être expliquée par les diminutions de crédits décidées par la loi de finances rectificative.

Les restes à payer constatés au terme de l'exercice 2019 s'élèvent à 173,16 M€, en augmentation continue depuis plusieurs années (140,59 M€ en 2018, 112,16 M€ en 2017). Comme les années précédentes et pour les mêmes raisons¹⁶, ils concernent essentiellement l'action 1 «*Dispositifs de contrôle*». Ces constats confirment l'intérêt d'une programmation différenciée en AE et CP

3.2 Le programme 754

3.2.1 Une gestion complexe

Le programme 754 porte des dépenses de titre 6 (dépenses d'intervention). Les crédits figurant sur ce programme proviennent des recettes encaissées au titre des amendes de la police de circulation, forfaitaires et majorées, et des amendes forfaitaires relevées par les radars automatiques. Les sommes affectées au programme 754 sont attribuées, dans leur totalité et conformément aux modalités de répartition fixées par la loi, aux communes et aux groupements de communes, selon le nombre

¹⁶ Les travaux de déploiement et de maintenance des radars s'effectuent sur plusieurs mois. Des commandes ont été passées en fin d'année 2017, en 2018 et en 2019 afin d'assurer une couverture des premiers mois des années 2018, 2019 et 2020 et d'éviter toute rupture d'activité jusqu'au rattachement effectif des recettes. Par ailleurs, les marchés de maintenance et de fourniture des radars automatiques sont des marchés pluriannuels. Certains ayant des durées supérieures à dix ans (marché de fourniture des radars tourelles ou marché de fourniture des radars urbains par exemple), les engagements peuvent porter sur plusieurs années.

COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE « CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT ROUTIER » 35

d'amendes dressées sur le territoire de chaque collectivité concernée au cours de l'exercice n-2, et aux départements et métropoles en fonction de la longueur de leur voirie.

Le programme 754 présente donc deux caractéristiques spécifiques.

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 l'exercice précédent. 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 mises en œuvre au cours d'un même exercice :

- en avril de l'année *n*, pour la part du produit des amendes revenant aux communes et groupements au titre de l'année *n-1*. Ce montant dépend du niveau des recettes encaissées au titre des amendes au cours de l'année *n-2* ;
- en novembre *n*, pour la part des amendes attribuée aux départements au titre de l'année *n* (64 M€ fixés par l'article 47 de la loi de finances initiale 2013).

En 2019, les dépenses se sont élevées à 572 183 490 € en AE et à 571 405 693 € en CP contre 691,05 M€ en AE et 690,95 M€ en CP en 2018. Cette diminution est expliquée par la baisse des recettes des amendes entre 2017 et 2018, liée à la dépenalisation des amendes de stationnement.

Ces dépenses 2019 sont résumées dans le tableau ci-dessous :

Tableau n° 6 : Dépenses au titre du programme 754 en 2019 (en M€)

Dépenses effectuées en 2019	AE	CP
Dépenses au titre de la répartition 2016	43 954 €	34 438 €
Crédits dus au titre de la répartition 2016 – Rétablissement de crédits	1 080 498 €	1 080 498 €
Dépenses au titre de la répartition 2017	1 253 381 €	1 253 381 €
Dépenses au titre de la répartition 2018	507 246 144 €	506 220 463 €
Dépenses au titre de la répartition 2019 (répartition des amendes radars 2018)	63 559 513 €	62 816 998 €
TOTAL	572 183 490 €	571 405 693 €

Source DGCL.

Au 31 décembre 2019, les crédits non consommés et dus aux collectivités locales du programme 754 s'élevaient à 425 679 258 € en AE et à 426 553 749 € en CP, correspondant aux éléments suivants :

	AE	CP
Crédits dus au titre de la répartition 2015	3 704 €	3 704 €
Crédits dus au titre de la répartition 2016	85 589 €	95 106 €
Crédits dus au titre de la répartition 2017	50 312 €	50 312 €
Crédits dus au titre de la répartition 2018	314 767 €	437 226 €
Crédits dus au titre de la répartition 2018 – Solde de la réserve pour rectifications	800 006 €	800 006 €
Crédits au titre de la répartition 2019 (LFI 2019 + LFR 2019 - répartition des amendes radars 2019)	424 424 880 €	425 167 395 €
TOTAL	425 679 258 €	426 553 749 €

Source DGCL

Ces crédits ont été demandés en report pour 2020.

3.2.2 La mise en œuvre du mécanisme de compensation des conséquences de la réforme du stationnement payant

La loi MAPTAM est entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2018. Ses conséquences sur le CAS sont progressives. 2019 représente la première année durant laquelle ce sont les recettes hors stationnement payant qui sont dispensées par le programme 754. Cette répartition est cependant fondée sur le nombre d'amendes de police émises en 2017, qui incluaient encore les amendes de stationnement. Ce n'est qu'en 2020 que la réforme produira l'ensemble de ses effets.

Un mécanisme de compensation des pertes de recette est organisé par l'article 78 de la LFR 2016 pour les acteurs qui n'auraient pas pu (ou auraient difficilement pu) faire le choix de la mise en place des forfaits post-stationnement et auraient donc nécessairement subi une perte de ressources avec la dépénalisation du stationnement payant. Il s'agit de l'État, d'Ile de France Mobilités (IDFM) et de la région d'Île-de-France (IDF) et des communes de moins de moins de 10 000 habitants.

Le mode de compensation de l'État est prévu par l'article 45 de la loi de finances pour 2016, qui l'organise au sein du CAS, par prélèvement sur la fraction du produit des amendes radars fléchée vers le CAS. La loi précise que la perte nette de recettes pour l'État « correspond à la part du produit perçu par l'État, lors de la dernière année connue, au titre des amendes forfaitaires et amendes forfaitaires majorées relatives au stationnement payant » - c'est-à-dire le montant perçu par l'État au titre des amendes dressées en 2017. Ce montant avait été estimé à 95 M€. C'est pourquoi en 2018, une nouvelle subdivision dans la répartition des recettes

du CAS avait été créée. 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 ont été partagés entre les collectivités et l'État, afin de compenser la perte de recette issue de la réforme. La baisse des recettes forfaitaires radar n'a pas permis de respecter ce schéma.

Jusqu'à la répartition des amendes de police au titre de l'année 2017, IDFM et la RIF percevaient respectivement 50 et 25 % du produit des amendes de police calculé à partir des amendes dressées sur le territoire de chaque commune éligible. Chacune d'entre elles acquittait une « contribution » venant minorer le produit théorique lui revenant au titre du programme 754, à hauteur de 75 %, au vu des compétences de IDFM et de la RIF en matière de transports. Le mécanisme de compensation défini à l'article L. 2334-25-1 du code général des collectivités locales vise à assurer à ces deux entités un montant de recettes égal au montant perçu en 2018, au titre des amendes de police 2017, soit la dernière répartition non affectée par la décentralisation du stationnement payant. Ainsi, il est déduit des sommes des polices des amendes perçues par les communes de plus de 10 000 habitants une « contribution » IDFM/RIF strictement égale aux montants versés par la commune en 2018.

Cependant, le montant de la « contribution » acquittée en 2018 a été supérieur au montant devant être versé au titre des amendes de police pour 74 communes d'Île-de-France. La différence (13 572 254 €), a été prélevée sur les douzièmes de fiscalité des communes de plus de 10 000 habitants concernées et a été reversée à IDFM et à la RIF.

Ces sommes complémentaires ne transitent pas par le programme 754. Bien qu'elles soient relativement peu élevées en 2019, hors CAS, elles contribuent à la complexité des mécanismes de reversement affectant le CAS et à son manque de lisibilité.

3.3 Perspectives associées à la trajectoire budgétaire

3.3.1 Soldes budgétaires et cumulés

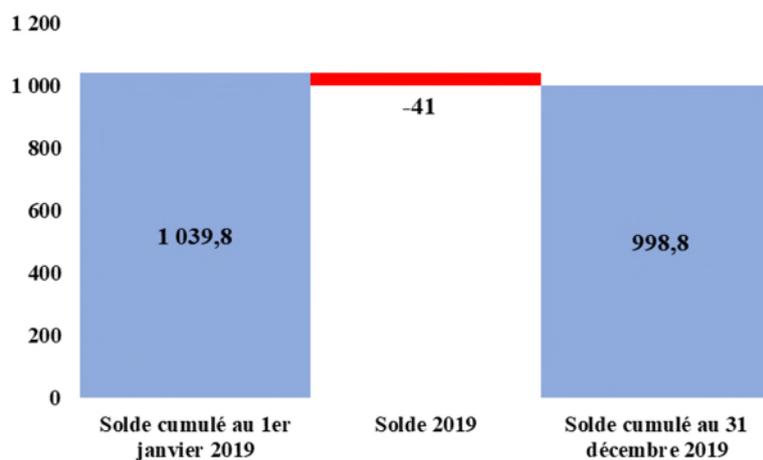
Tableau n° 7 : Évolution des soldes du CAS 2015-2019 (en M€)

M€	2015	2016	2017	2018	2019
----	------	------	------	------	------

Total recettes	1 329	1 421	1 528	1 463	1 346
Total dépenses	1 286	1 342	1 362	1 466	1 387
Solde fin d'année	43	79	166	-4	-41
Solde cumulé	799	878	1 043	1 039	999

Source : Direction du budget

Schéma n° 3 : Soldes budgétaires 2019



Source : Cour des comptes

Comme l'année précédente, mais dans des proportions plus importantes, le solde budgétaire est négatif en 2019. Cette situation est expliquée par le fonctionnement du programme 754 (Cf. *supra*).

Le solde cumulé, en diminution, reste par construction élevé, compte tenu des augmentations des recettes de la section 2 jusqu'en 2017.

3.3.2 Perspectives

Tableau n° 8 : Évolution des recettes du CAS 2015-2019 (en M€)

	2015	2016	2017	2018	2019	Évolution 2019/2018	
Contrôle automatisé (radars vitesse, contrôles feux rouge et passage à niveaux)	789,0	920,3	1 013,2	864,3	759,7	-104,6	-12,1%
<i>AF</i>	<i>642,2</i>	<i>760,5</i>	<i>824,5</i>	<i>682,7</i>	<i>560,9</i>	-121,8	-17,8%
<i>AFM</i>	<i>146,8</i>	<i>159,8</i>	<i>188,7</i>	<i>181,6</i>	<i>198,8</i>	17,1	9,4%
Hors contrôle automatisé (PVélect - amendes carnets à souche)	818,7	897,6	965,0	886,6	889,3	2,7	0,3%
<i>AF</i>	<i>534,9</i>	<i>597,5</i>	<i>673,8</i>	<i>534,4</i>	<i>507,9</i>	-26,5	-5,0%
<i>AFM</i>	<i>283,8</i>	<i>300,1</i>	<i>291,2</i>	<i>352,2</i>	<i>381,4</i>	29,3	8,3%
Ensemble recettes (AF radars et hors radars et AFM)	1 607,7	1 817,9	1 978,2	1 750,9	1 649,1	-101,9	-5,8%
Dont recettes affectées au CAS	1 329,6	1 421,4	1 527,7	1 462,9	1 346,7	-116	-7,9%

Source : Cour des comptes d'après direction du budget

L'ensemble des recettes issues des amendes de circulation et de stationnement routier est en forte diminution en 2019 (- 5,8 % pour les amendes hors amendes forfaitaires radar et -18 % pour celles-ci).

Le vandalisme qui a affecté les radars en 2018 et 2019 complique l'analyse prospective. Cependant, comme la Cour l'avait déjà constaté en 2018, la diminution des recettes des amendes était perceptible et continue dès le mois de janvier 2018, indépendamment des dégradations des radars. Cette constatation pose la question d'une éventuelle tendance à la baisse de ces recettes sur le moyen terme, au-delà du contexte particulier créé par une mesure de sécurité routière pas toujours bien comprise et d'un mouvement de protestation sociale générale. Les données sur les vitesses

moyennes ne sont pas disponibles au moment de la rédaction de la NEB mais quel que soit le niveau de prise en compte de la norme dans le comportement des conducteurs, il est possible que leur attitude à l'approche d'un radar annoncé soit désormais plus prudente.

Par ailleurs le taux de paiement des amendes diminue régulièrement.

Le taux de paiement au stade de l'amende forfaitaire (AF), incluant la France et les pays étrangers partenaires et non partenaires, pour le contrôle automatisé s'élève à 74,8 % sur la période juillet 2018 – juin 2019 (dernier taux stabilisé), 76,1 % sur la période juillet 2017 – juin 2018 et 77,7 % sur la période juillet 2016 – juin 2017

Le taux de paiement au stade de l'AF (incluant la France et les pays étrangers partenaires et non partenaires) pour le procès-verbal électronique s'élève à 56,6 % sur la période juillet 2018 à juin 2019 (dernier taux stabilisé), 57,8 % sur la période juillet 2017 à juin 2018 et 63,2 % sur la période juillet 2016 à juin 2017.

Le développement de facilités de paiement ne parvient pas à enrayer la baisse. 72,9 % des paiements ont été réalisés par télépaiement en 2019 (dont 54,0 % *via* Internet et 9,6 % *via* smartphone), en hausse de 3,9 points par rapport à 2018.

Le taux de paiement au stade de l'amende forfaitaire majorée (AFM), incluant la France et les pays étrangers partenaires et non partenaires, pour le contrôle automatisé s'élève à 25,8 % pour la période juillet 2017 - juin 2018 (dernier taux stabilisé), en baisse de 3,7 points par rapport à la période juillet 2016 à juin 2017 (29,5 %).

Si les recettes directes du CAS ne semblent pas menacées à court terme, compte tenu notamment du solde cumulé, une révision des mécanismes de financement prévus pour l'AFITF pourrait à terme être utilement envisagée.

4 L'ANTAI

4.1 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, conformément aux orientations du décret n° 2017-1136 du 5 juillet 2017 modifiant le décret n° 2011-348 du 29 mars 2011 portant création de l'ANTAI. Le décret de juillet 2017 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. Ainsi, les lois de modernisation de la justice et la loi d'orientation des mobilités¹⁷ ouvrent des perspectives nouvelles en matière d'activité pour l'agence.

Ces évolutions d'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 2019, comme les années précédentes, une tutelle rigoureuse de l'agence, notamment par le suivi du contrat d'objectif et de performance (2016-2019). Cinq réunions du conseil d'administration se sont tenues pour évoquer, outre les points habituellement à l'ordre du jour, des évolutions importantes telles que le déménagement de l'agence, la réorganisation de son organisation interne, les travaux en cours avec le ministère de la transition écologique et solidaire et le ministère des finances sur les extensions d'activité de l'agence, les évolutions dans le cadre des nouveaux marchés passés par l'agence.

¹⁷ Loi n° 2016-1547 du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXI^{ème} siècle ; loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

Toutefois le fait que le nouveau contrat d'objectif et de performance, pour la période 2020-2023, soit toujours en cours d'élaboration semble traduire un certain manque d'anticipation.

4.2 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 – *Structures et dispositifs de sécurité routière* et 753 – *Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers*, qui représentent, en 2019, 86,95 % de l'ensemble des recettes de l'agence, proportion en diminution sensible par rapport aux années antérieures (91,6 % en 2018 et 98,7% en 2017).

Les nouvelles recettes sont essentiellement liées à la refacturation des avis de paiement FPS (14,5 M€), montant supérieur à la prévision initiale de 10 M€ qui s'explique par un décalage d'encaissements 2018 sur 2019. Les autres recettes (1,73 M€) comprennent 0,77 M€ de refacturation au titre des prestations SNCF (0,54 M€) et au titre des prestations TRANSDEV (0,23 M€) ainsi que 0,58 M€ au titre de la remise postale, 0,07 M€ de sous-location de locaux au CNT et 0,31 M€ de recettes diverses.

Par ses dépenses en CP (103,1 M€), l'opérateur représente 7,4 % des dépenses du CAS. L'addition des dépenses du CAS et des dépenses de l'opérateur ne permet cependant pas d'apprécier les dépenses de sécurité routière ou de la verbalisation automatisée, compte tenu d'une part des remarques effectuées précédemment sur le périmètre du CAS et d'autre part de la diversification de l'activité de l'ANTAI, mise en valeur dans le rapport d'activité de l'opérateur.¹⁸

4.3 Des dépenses en diminution

Malgré des augmentations prévisionnelles en LFI, les dépenses de l'agence sont en diminution régulière (- 9, 1% par rapport à 2015). La

¹⁸ Il convient de noter la tension qui existe depuis le décret du 5 juillet 2017 entre la volonté de la DSR de garder une mission principalement centrée par la sécurité routière à l'ANTAI et le développement des activités de l'agence hors sécurité routière.

diminution en 2018 est essentiellement expliquée par la baisse de la verbalisation.

Tableau n° 9 : Évolution des dépenses de l'ANTAI (2015-2019) en M€

	2015	2016	2017	2018	2019
Personnel	0,74	1,56	2,48	3,1	4
Fonctionnement	99,95	112,29	92,19	91,3	87,2
Investissement	12,71	1,57	12,9	13,2	11,9
TOTAL	113,4	115,42	108,17	107,6	103,1

Source : DSR

4.3.1 Les dépenses de fonctionnement et d'intervention : 87,2 M€ en CP

Elles constituent le premier poste de dépenses de l'agence (85 %), correspondant pour l'essentiel aux dépenses d'édition, d'exploitation informatique et de support (gestion du centre national de traitement (CNT) et dépenses courantes de l'agence).

La moindre progression du FPS et le décalage des nouveaux projets, sur les amendes forfaitaires délictuelles notamment, se sont traduits par une baisse de 7,2 M€ des dépenses d'édition en 2019

4.3.2 Les dépenses d'investissement : 11,9 M€ en CP

En baisse par rapport à l'exécution 2018 (13,2 M€), les dépenses d'investissement concernent principalement des dépenses d'évolutions et de développements informatiques.

Ces dépenses intègrent les différents paliers d'évolution ou demandes de travaux réalisés dans le cadre des projets relatifs à la modernisation de la chaîne de traitement et des projets spécifiques comme la forfaitisation des délits, qui ont accusé un retard par rapport aux prévisions.

4.3.3 Les dépenses de personnel : 4 M€ en CP

La progression des dépenses du titre 2 de 3,1 M€ 2018 à 4 M€ en 2019 s'explique par la prise en charge en année pleine des nouveaux recrutements 2018 (+ 11 ETP), la création d'un emploi en 2019 et la comptabilisation sur le titre 2 des rémunérations des quatre agents rémunérés par le programmes 176 dans le cadre de la convention entre

l'ANTAI et le ministère de l'Intérieur portant délégation de gestion financière.

Malgré ces dépenses à la baisse sur plusieurs années, le budget initial 2020 prévoit à nouveau une augmentation des dépenses très significative, supérieure de 28 % au réalisé 2019. Le budget 2020 anticipe le recrutement de huit personnes, une provision de 24,1 M€ pour l'acquisition du site du CNT à Rennes dans le cadre de la mise en œuvre de la clause d'option d'achat du nouveau bail conclu en 2018, et le développement important de projets dans le cadre de la loi LOM. Il conviendra cependant d'être vigilant sur les perspectives d'exécution dès le début de l'année car le fonds de roulement, en constante augmentation depuis plusieurs années, est désormais très élevé.

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

L'ANTAI a connu une augmentation de ses effectifs au cours des dernières années correspondant d'une part au renforcement du pilotage des marchés de l'agence pour faire face à l'allotissement du marché CNT4 et d'autre part à l'augmentation de ses missions. Cette augmentation d'effectifs a été anticipée de manière favorable, le réalisé étant inférieur au plafond d'emplois les années antérieures mais les écarts se sont désormais réduits.

Il conviendra d'être vigilant pour que les nouvelles créations accordées en LFI pour 2020 (+ 6 emplois en plafond LFI) soient suivies des recrutements nécessaires, créés pour les projets avec le ministère de la transition écologique et solidaire (création d'infractions pour les zones à faible émission, voies réservées...) et pour renforcer l'expertise globale de l'agence et notamment sur la forfaitisation des délits.

Tableau n° 10 : Évolution du plafond d'emplois (2017-2020) en ETPT :

EMPLOIS	2018	2019	2020
EMPLOIS AUTORISÉS			
Budget initial (ETPT)	46	47	55
Plafond LFI	41	41	47
Hors plafond LFI (recettes propres)	5	6	8
Exécution (ETPT)	38,3	43,4	
Plafond LFI	34,2	38,7	
Hors plafond LFI (recettes propres)	4,1	4,7	
ETP au 31 décembre	45	46	
Plafond LFI	40	40	
Hors plafond LFI (recettes propres)	5	6	
SCHEMA D'EMPLOIS			
Budget initial (ETP)	12	1	8
Plafond LFI	7	0	6
Hors plafond LFI (recettes propres)	5	1	2
Exécution (ETP)	11	1	
Plafond LFI	6	0	
Hors plafond LFI (recettes propres)	5	1	

dont 3 emplois transférés

Lecture : en 2019, le plafond d'emplois LFI de 41 ETPT a été exécuté à hauteur de 38,7 ETPT. L'effectif réel au 31 décembre 2019 était de 40 ETP.
Source : ANTAI

Globalement, la masse salariale (dépense de personnel et dépenses de fonctionnement pour le remboursement des personnels rémunérés par d'autres administrations) a progressé de 6,2 % entre le 31 décembre 2018 et le 31 décembre 2019. Cette hausse résulte de la création d'un emploi supplémentaire hors plafond d'emplois en 2019, afin d'accompagner le développement de recettes propres (partenariat TRANSDEV), ainsi que de la prise en charge en année pleine des nouveaux recrutements (+ 11 ETP) intervenus dans le cadre du budget 2018.

La masse salariale représente 4,1 % des dépenses de l'agence en 2019.

4.4 Un fonds de roulement qui continue à augmenter

Tableau n° 11 : Évolution du fonds de roulement 2016-2019

en M€	2016	2017	2018	2019

Fonds de roulement	37,8	41,3	52,5	65,6
--------------------	------	------	------	------

Source : DSR

En 2019, le fonds de roulement représente 7,6 mois d'activité, ratio dont le caractère particulièrement élevé a été souligné par le CBCM lors du compte rendu de gestion (CRG) n°2. Dans ce contexte, l'augmentation de la subvention du programme 751 – *Structures et dispositifs de sécurité routière* par rapport à 2018 apparaît peu judicieuse.

Comme les années précédentes, cette augmentation est expliquée par le décalage dans le calendrier prévu pour la réalisation des nouveaux projets, concernant notamment les amendes forfaitaires délictuelles et les projets contenus dans la loi LOM ou encore la progression moindre que prévu des FPS.

Par ailleurs, les recettes propres ont été supérieures de 4,6 M€ à la prévision initiale, en raison du décalage d'encaissement de recettes FPS de 2018 sur 2019 (3,9 M€ de titres 2018 ont été encaissés en 2019).

La DSR souligne toutefois que ce niveau élevé du fonds de roulement et de la trésorerie présente un caractère temporaire, puisque le budget initial 2020 intègre une dépense exceptionnelle de 24,1 M€ pour l'acquisition du site du CNT à Rennes dans le cadre de la mise en œuvre de la clause d'option d'achat du nouveau bail conclu en 2018.

Le budget initial 2020 présente ainsi un déficit entre le niveau de recettes attendu (130,4 M€) et les prévisions de dépenses (143,7 M€), engendrant un résultat négatif de 13,4 M€.

Par ailleurs le budget rectificatif n° 1 pour 2020 (adopté lors du conseil d'administration du 13 mars 2020) prévoit une trésorerie en forte diminution (35 M€ au 31 décembre 2020) avec une réduction de la subvention de service publique versée à l'ANTAI par rapport au budget initial.

Annexe n° 1 : Suivi des recommandations formulées au titre de l'exécution budgétaire 2018

N° 2017	Recommandation formulée au sein de la note d'exécution budgétaire 2018	Réponse de l'administration	Analyse de la Cour	Appréciation par la Cour du degré de mise en œuvre*
1	<p>Dans l'attente d'une refonte complète du CAS :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elargir le périmètre du CAS à l'ensemble des amendes de circulation et de stationnement routier ; - Fusionner les programmes 751 et 753. 	<p>La DB et la DGCL ne répondent pas sur cette recommandation.</p> <p>La DSR rappelle son attachement au CAS, afin de faciliter l'acceptabilité de la politique de sanction automatisée des infractions au code de la route. Toutefois, la DSR est favorable à des mesures de simplification d'architecture et notamment à la fusion des programmes 751 et 753.</p> <p>Elle ne se prononce pas sur a question de l'élargissement du périmètre du CAS à l'ensemble des amendes de circulation et de stationnement routier.</p>	<p>La question de l'avenir du CAS se pose de manière plus globale et concerne la pertinence même du maintien du CAS. En l'absence d'une telle décision, la révision du périmètre et de l'architecture du CAS est une nécessité.</p>	<p align="center">Non mise en œuvre</p>
2	<p>Accentuer les efforts de rationalisation de la programmation budgétaire engagés en 2016, en s'appuyant sur des prévisions</p>	<p>La DB et la DSR indiquent que la prévision des recettes et dépenses en 2019 ne pouvaient être mieux anticipées car elles ne pouvaient pas prendre en compte les conséquences des dégradations de radars.</p>	<p>Les données exposées dans le corps du texte montrent que malgré la difficulté et le caractère exceptionnel du contexte, une meilleure anticipation aurait été possible</p>	<p align="center">Mise en œuvre incomplète</p>

	de recettes prenant mieux en compte les informations disponibles au moment du vote de la loi de finances initiale (réitérée).			
3	Définir une programmation différente en AE et en CP sur le programme 751.	Aucune réponse n'est apportée à cette recommandation	Cette recommandation reste d'actualité et ne semble pas rencontrer d'obstacle dirimant à sa mise en œuvre.	Non mise en œuvre
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	Aucune évolution notable n'est constatée en 2019. Cependant la DSR indique que « <i>s'agissant des communes de plus de 10 000 habitants, les prochaines notifications des montants de recettes qui leur sont attribuées seront accompagnées d'une mention demandant explicitement un retour à la préfecture de l'utilisation des recettes.</i> ». Par ailleurs rapport intègre pour la première fois en 2019 des éléments sur les communes de 10 000 habitants ou plus grâce aux nouvelles statistiques inscrites dans le rapport de l'Observatoire des finances et de la gestion publique locales. La DGCL indique avoir transmis à la DSR des coordonnées d'interlocuteurs en préfecture pour obtenir els	Cette recommandation reste d'actualité, quelle que soit la forme que l'information des parlementaires soit amenée à prendre à l'avenir, sur l'usage des recettes des amendes de circulation et de stationnement. Des efforts semblent avoir été entrepris.	Partiellement mise en œuvre

	communes de plus de 10 000 habitants.	renseignements souhaités sur les communes de 10 000 habitants.		
--	---------------------------------------	--	--	--

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

*** recommandations faisant partie du référé n°2017-2207 du 19 juillet 2017*

Cour des comptes

