



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

Note d'analyse de l'exécution
budgétaire

2021

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 routiers

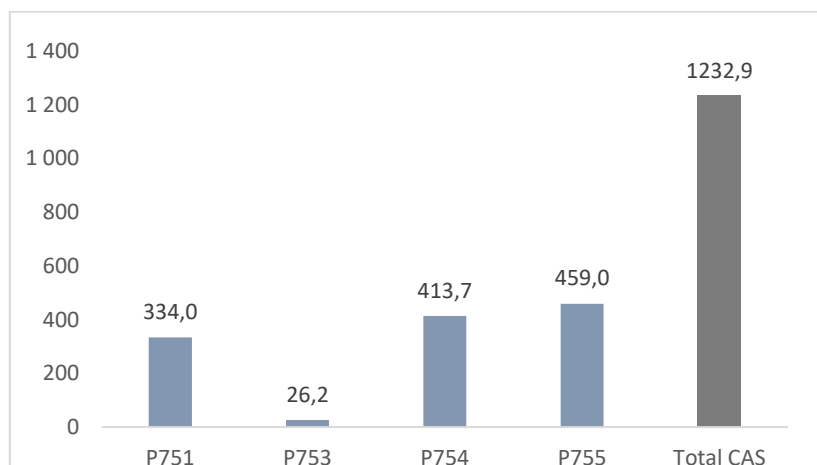
Programme 751 – Structures et dispositifs de sécurité routière ; responsable : délégué à la sécurité routière (DSR) ; CBCM : ministère de l'intérieur

Programme 753 – Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routier ; responsable : délégué à la sécurité routière (DSR) ; 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'Etat ; responsable : sous directeur de la 5^{ème} sous-direction à la direction du budget (DB)

Graphique n° 1 : CAS « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers » - Exécution 2021 (CP, en M€)



Source : Cour des comptes

Synthèse

Un compte d'affectation spéciale qui ne joue plus son rôle

Le compte d'affectation spéciale « *Contrôle de la circulation et du stationnement routier* » ne reçoit pas l'intégralité des recettes des amendes constatées via les systèmes automatisés de contrôle – sanctions. Ainsi, en LFI 2021, seulement 82% des recettes des amendes sont affectées au CAS, soit 1611 M€ sur 1960 M€.

Certaines dépenses imputées sur le CAS n'ont aucun lien avec la sécurité routière. En LFI, seulement 62% des crédits sont utilisés au profit d'actions liées à la sécurité routière.

L'architecture, complexe, manque de visibilité. Elle ne répond plus aux objectifs qui ont justifié la création du CAS, ni aux règles de la LOLF. Les réformes successives ont conduit à prendre des mesures compensatoires¹ au profit de l'Etat, mais aussi des collectivités, conduisant en gestion à des annulations et des réaffectations de crédits, lorsque les prévisions de recettes n'étaient pas réalisées.

Les nombreux documents budgétaires ne permettent pas de retracer de manière lisible et suffisamment détaillée l'usage des crédits issus des amendes dans la politique transversale « Sécurité routière », évalués à 3770 M€ au PLF 2021².

La Cour souligne depuis plusieurs années la complexité et le manque de lisibilité du CAS. Après plusieurs recommandations pour qu'en soient modifiés le périmètre et l'organisation, constatant les difficultés de leur mise en œuvre, la Cour recommande, depuis la note d'analyse de l'exécution budgétaire 2020, la suppression du CAS.

¹ Loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 modifiée de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM)

² Document de politique transversale 2021 « sécurité routière » : total des crédits en AE consacrés à la politique transversale au PLF 2021.

Des recettes impactées par la crise sanitaire et des prévisions trop ambitieuses

Les recettes encaissées sont inférieures de 15% aux prévisions en LFI 2021. Si l'écart entre le prévisionnel et le réalisé est de -9% pour les amendes hors radars, le produit des amendes forfaitaires radars non majorées est très en deçà des prévisions de recettes, l'écart atteignant -19%.

L'année 2021 n'a pas connu de période de confinement comme l'année 2020. Toutefois, la crise sanitaire est toujours d'actualité et les habitudes de travail et de déplacement ont été profondément modifiées.

Les hypothèses retenues au titre de l'année 2021 pour fixer les prévisions de recettes sont très optimistes au regard de la situation sanitaire et de l'exécution de l'année 2020. Ainsi, le nombre d'équipements de contrôle et leur taux de disponibilité sont prévus en nette augmentation, alors que les objectifs 2020 n'avaient pas été atteints.

La loi de finances rectificative de fin d'année³ a pris en compte la baisse des prévisions de recettes et a ajusté les montants de ressources prévus par affectataire, en diminuant sensiblement les crédits des programmes 751 et 755.

L'ANTAI a connu une activité soutenue, marquée par un niveau de dépenses en forte hausse, même s'il est en deçà des prévisions initiales. L'acquisition du centre national de traitement (CNT) de Rennes a été menée à son terme. Malgré une diminution des reversements du programme P751, sa trésorerie largement bénéficiaire lui a permis d'absorber cette charge.

³ Loi n°2021-1549 du 1^{er} décembre 2021 de finances rectificative pour 2021

Recommandation

1. Supprimer le CAS et présenter dans une annexe budgétaire unique l'ensemble des dépenses de sécurité routière et les recettes issues des amendes de sécurité routière. (recommandation reconduite) (*DB-DSR-DGCL*)

Sommaire

Chapitre I Un cas devenu trop complexe, peu lisible, et non conforme aux règles de la lolf.....	12
I - Une architecture qui s'est complexifiée	13
II - Un CAS qui ne répond ni à son objectif de lisibilité ni aux règles de la LOLF.....	15
III - Une documentation importante mais incomplète.....	18
IV - Un éclatement de la politique de sécurité routière qui nuit à la cohérence des indicateurs de performance.....	19
Chapitre II Analyse de l'exécution budgétaire.....	21
I - Une programmation des recettes en forte hausse, qui ne bénéficie que très partiellement au CAS	21
A - Des prévisions en forte hausse pour les recettes issues des amendes forfaitaires non majorées	22
B - Une augmentation modérée des recettes pour les autres amendes	23
II - La gestion des crédits et sa régularité.	23
A - Des prévisions de recettes sur-estimées en LFI	23
B - Des ajustements en lois de finances rectificative et en fin de gestion	26
C - La mise en œuvre du mécanisme de compensation	26
III - Analyse de l'évolution de la dépense et de ses composantes.....	28
A - Une diminution continue des dépenses depuis 2018.....	28
IV - Perspectives associées à la trajectoire budgétaire.....	29
A - Soldes budgétaires et cumulés	29
B - Perspectives associées à la trajectoire budgétaire	30
Chapitre III Points d'attention par programme	32
I - Programme n° 751 – Structures et dispositifs de sécurité routière	32
A - Des dépenses en hausse liées au déploiement de nouveaux radars et à l'augmentation des coûts de maintenance.....	33
B - Une dotation à l'ANTAI qui subit les ajustements à la baisse des prévisions de recettes.....	35
C - Un rattrapage de la sous-exécution 2020 des dépenses de communication	36
D - Un changement d'appellation qui marque une évolution des fonctionnalités du système d'information.....	37
E - Une augmentation continue du reste à payer lié à des décalages AE/CP	37
II - Programme n°754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières.....	38
III - L'ANTAI.....	40

A - L'exercice de la tutelle de l'agence	40
B - Subventions versées à l'opérateur et poids de l'opérateur dans la mission.....	41
C - Des dépenses qui retrouvent le niveau d'avant la crise sanitaire	41
D - Un fonds de roulement en baisse sensible mais qui reste à un niveau élevé	44
E - Indicateurs de performance aux résultats encourageants.....	44
Annexe n° 1 : : liste des publications récentes de la Cour des comptes en lien avec les politiques publiques concernées par la NEB	49
Annexe n° 2 : : Suivi des recommandations formulées au titre de l'exécution budgétaire 2020.....	50

Introduction

Le compte d'affectation spéciale (CAS) « *Contrôle de la circulation et du stationnement routiers* » a été créé par l'article 49 de la loi de finances pour 2006⁴ 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 en 2011, il intègre désormais, en recettes, une partie des amendes forfaitaires (AF) et des amendes 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 (DSR), les collectivités locales et l'Etat.

La Cour a souligné depuis plusieurs années la complexité du CAS, qui ne répond plus à l'objectif de lisibilité initial et dont la réforme du stationnement et le développement des amendes sans rapport avec la sécurité routière viennent accentuer le décalage.

Ainsi, le CAS ne retrace pas l'ensemble des recettes issues des amendes de la circulation et du stationnement routiers et les dépenses ne sont pas toujours en rapport avec son objet.

La Cour a proposé sa suppression dans sa note d'analyse de l'exécution budgétaire 2020. Cette position est partagée par la direction du budget.

L'année 2021 a été marquée une nouvelle fois par une diminution sensible des recettes et des dépenses par rapport aux prévisions. La crise sanitaire et les mesures associées⁵ ont eu, cette année encore, des incidences sur le volume du trafic routier.

Après une présentation du CAS et des raisons pour lesquelles son existence ne semble plus justifiée, la présente note analyse l'évolution des recettes et des dépenses du compte, puis de son opérateur l'ANTAI.

⁴ Article 49 de la loi n°2005-1719 du 30 décembre 2005

⁵ Couvre-feu national de décembre 2020 à juin 2021.

Chapitre I

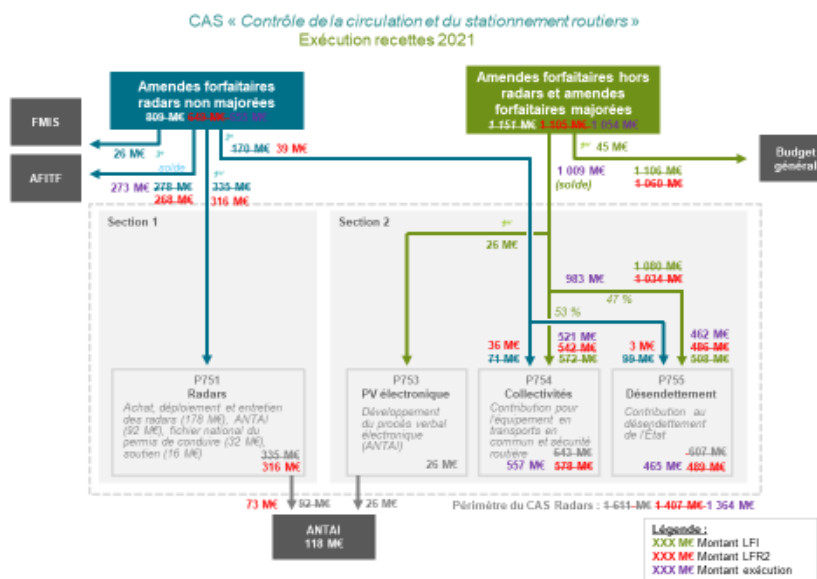
Un cas devenu trop complexe, peu lisible, et non conforme aux règles de la lof

Le compte d'affectation spéciale a été créé en 2006, quelques années après la mise en œuvre de la politique de contrôle automatisé. Il avait initialement pour objectif de répondre aux critiques selon lesquelles le déploiement des radars automatisés et la hausse de la verbalisation qui en résultait avaient comme objectif premier de collecter des ressources au profit du désendettement de l'Etat. Grâce au CAS devait être démontré le lien entre les recettes issues de la verbalisation automatisée et les dépenses liées à la sécurité routière.

Les nombreuses modifications apportées au CAS depuis sa création ont complexifié son architecture et sa gestion. L'objectif de mise en relation du produit des amendes et des dépenses de sécurité routière n'est plus atteint, ce qui contrevient à l'article 21 de la LOLF⁶.

⁶ Loi organique n°2001-692 du 1^{er} août 2001 relative aux lois de finances

Graphique 2 : CAS « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers » - Exécution 2021 (CP, en M€)



Source : Direction du budget

I - Une architecture qui s'est complexifiée

L'architecture du CAS a fait l'objet de plusieurs évolutions au cours des 15 dernières années, qui expliquent sa complexité actuelle.

La loi de finances pour 2011⁷ a modifié la structure du CAS en y intégrant la répartition du produit des amendes forfaitaires majorées et la répartition des autres amendes de la police de la circulation.

La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM)⁸ a organisé la dépenalisation et la décentralisation du stationnement payant, dont les collectivités ont la maîtrise à compter du 1^{er} janvier 2018. De ce fait, les recettes issues du stationnement payant ne transitent plus par le CAS, sauf pour les

⁷ Article 62 loi n°2010-1657 du 29 décembre 2010 de finances pour 2011.

⁸ Article 63 loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 modifiée de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

communes qui n'ont pas souhaité entrer dans le champ de la réforme et pour les amendes pour stationnement dangereux.

La loi de finances pour 2016⁹ organise la compensation des pertes de l'Etat par un prélèvement sur la fraction du produit des amendes forfaitaires radars, qui est réparti dans la section 2.

Le CAS se compose de deux sections et quatre programmes :

- 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), devenu le fonds pour la modernisation et l'investissement en santé (FMIS) en application de l'article 49 de la loi du 14 décembre 2020 de financement de la sécurité sociale pour 2021.
 - ✓ 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, des amendes forfaitaires (AF) issues de la verbalisation par procès-verbal électronique (Pve) et de façon extrêmement marginale désormais par carnet à souche.
 - ✓ Cette section comprend également une partie des recettes issues des amendes forfaitaires radars, qui est désormais répartie entre les trois programmes de la section : le programme 753 – *Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers*, essentiellement consacré à la

⁹ Article 45 loi n°2015-1785 du 29 décembre 2015 de finances pour 2016.

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*.

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.

Le programme 753 - *Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers*, dont l'objet initial était de financer le remplacement des amendes papier par les procès-verbaux électroniques, n'est plus légitime, cette action de modernisation étant achevée. Toutefois, une subvention de ce programme au profit de l'ANTAI est renouvelée chaque année en LFI, pour un montant de 26,2 M€. Malgré des demandes répétées de la délégation à la sécurité routière appelant à fusionner ce programme avec le programme 751, qui subventionne également l'ANTAI, le statu quo est maintenu dans l'attente d'une décision sur l'avenir de l'ensemble du CAS. Cette modification nécessiterait en effet le recours à la voie législative, en raison de l'appartenance de ces deux programmes à deux sections différentes du CAS.

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'Etat* ne sont pas à proprement parler des programmes, mais plutôt des supports budgétaires permettant des reversements de recettes.

Le programme 754 fait l'objet d'une gestion particulièrement complexe, puisque les crédits du programme distribués aux collectivités territoriales en année n sont les recettes constatées en année n-1, sur la base du nombre d'amendes constatées en année n-2. Seul le versement de 64 M€ aux départements est fondé sur les recettes de l'année en cours.

Le programme 755 n'a par ailleurs aucun lien avec la sécurité routière. Il représente pourtant 38% des crédits du CAS en LFI 2021.

II - Un CAS qui ne répond ni à son objectif de lisibilité ni aux règles de la LOLF

La préoccupation qui était à l'origine de la création du CAS était de rendre acceptable la politique de contrôle automatisé. Il fallait donner au

public la preuve que le produit des amendes issu du contrôle automatisé était bien affecté à la politique de sécurité routière. La délégation à la sécurité routière (DSR), chargée de cette politique particulièrement sensible, effectue des sondages périodiques sur son acceptation par la population. Malgré son efficacité, cette politique suscite une méfiance récurrente.

Le degré de complexité atteint par le CAS ne permet plus d'atteindre l'objectif initialement poursuivi.

Au cours de l'année 2021, aucune mesure n'est venue améliorer le périmètre ou l'architecture du CAS.

Sur un montant prévisionnel de recettes des amendes de circulation prévu en LFI de 1960 M€, seulement 82%, soit 1611 M€, viennent abonder le CAS. C'est moins qu'en 2020, année au cours de laquelle 86% des recettes avaient été reversées au CAS (1573 M€, pour 1837 M€ de recettes).

Cette différence est liée au calcul du reversement des recettes des amendes forfaitaires radars non majorées. Plus le montant de la prévision de recettes est élevé, plus la subvention à l'agence de financement des infrastructures des transports de France (AFITF) est importante.

Sont exclues du CAS : 278 M€ prévus en LFI pour l'AFITF, et depuis 2019, 26 M€ destinés aux établissements de santé via le fonds pour la modernisation et l'investissement en santé (FMIS - ex FMESPP). Sont également exclus 45 M€ affectés au budget de l'Etat, qui n'ont aucun lien avec la sécurité routière.

Un retraitement des recettes issues des procès-verbaux électronique (Pve), sans lien avec la sécurité routière, est réalisé plusieurs fois par an par la direction générale des finances publiques. La Cour avait déjà alerté, dans ses notes d'analyse de l'exécution budgétaire des années précédentes, sur les risques induits par la diversification des usages du Pve liée à la forfaitisation des délits ou à la loi sur les mobilités créant des amendes sans rapport avec la sécurité routière : chiens sans laisse, occupation des halls d'immeuble, consommation de stupéfiants. Si leur part est faible, cette diversification contraint à un retraitement et crée des difficultés de gestion.

En 2020, la création d'une amende pour non respect des règles sanitaires de prévention de la Covid 19 (port du masque, règles de confinement) a généré plus de 1,7 millions d'avis de contravention.

La volonté du Président de la République de généraliser les amendes forfaitaires délictuelles pour les délits sanctionnés par des peines

inférieures à un an de prison¹⁰ va accentuer ce phénomène, alors que peu de ces infractions relèvent de la sécurité routière.

Le projet de loi relatif à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale (3DS)¹¹ prévoit la possibilité pour les collectivités d'acquérir et de mettre en œuvre des équipements de contrôle automatisé. La question de la perception et de l'affectation des recettes engendrées par ces systèmes ne semble pas être tranchée, ni faire l'objet d'un consensus.

Certaines dépenses du CAS sont sans rapport avec la sécurité routière. La LFI 2021 prévoit ainsi l'affectation de 607 M€, soit 37,7% des dépenses du CAS, au programme 755 « *Contribution au désendettement de l'Etat* ».

Au sein du programme P754 « *Contribution pour l'équipement en transport en commun et sécurité routière* », toutes les dépenses ne sont pas lisiblement fléchées vers des opérations liées à la sécurité routière.

L'exécution des crédits délégués aux départements n'est pas, ou est peu contrôlée. Si ces crédits ne représentent qu'un très faible pourcentage des dépenses d'infrastructure routière des départements, ils sont enregistrés dans la section investissement du budget des collectivités et ne font l'objet d'aucun fléchage vers des dépenses liées à la sécurité routière.

Toutes les collectivités ne consomment pas les crédits qui leur sont délégués. Certaines collectivités d'outre-mer bénéficient d'AENE des années 2015 à 2019 qu'elles n'utilisent pas et qui sont reportées année après année.

La LFI ne prévoit d'affecter que 82% des recettes des amendes de la circulation au CAS, soit 1611 M€. Sur ce montant, seulement 62% des dépenses ont un lien avec la sécurité routière. Les dépenses de sécurité routière du CAS ne représentent par conséquent que 51% des recettes des amendes de la circulation.

Cette observation conduit à un double constat.

D'une part, les chiffres suggèrent à tort que les dépenses de sécurité routière sont très inférieures aux recettes issues du contrôle automatisé. Or les documents budgétaires, et notamment le document de politique transversale « sécurité routière », évalue les dépenses de sécurité routière à 3770 M€ au PLF 2021.

¹⁰ Discours de Nice du 10 janvier 2022

¹¹ Projet de loi définitivement adopté par le Parlement le 9 février 2022.

Le CAS ne respecte pas les termes de l'article 21 de la LOLF, qui 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.

III - Une documentation importante mais incomplète

L'insuffisante lisibilité du CAS a conduit à la création, en LFI 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 à travers le 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 ;
- les documents budgétaires du CAS « *Contrôle de la circulation et du stationnement routiers* » (PAP, RAP) ;
- la présentation du programme 207 – *Sécurité et éducation routière*, inclus dans la mission sécurité.

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

L'annexe au projet de loi de finances pour 2021 relatif à l'utilisation par l'AFITF et par les collectivités territoriales des recettes issues du CAS s'était enrichie, pour la première fois, d'une annexe 6 détaillant par établissement et projet, les fonds versés au titre du fonds pour la modernisation et l'investissement en santé (FMIS – ex FMESPP). Ce tableau détaillé apportait tous les éléments permettant une visibilité quant à l'utilisation de ces crédits en rapport avec la sécurité routière.

Ce document a disparu de l'annexe au projet de loi de finances pour 2022.

Les critiques exprimées les années précédentes restent d'actualité quant à l'usage des crédits de l'AFITF et des collectivités territoriales. L'annexe au projet de loi de finances pour 2022 relatif à l'utilisation par l'AFITF et par les collectivités territoriales des recettes issues du CAS

apporte de nouvelles précisions dans son annexe 4¹² sur les dépenses d'investissements majeurs réalisées en 2019 et 2020 et dans son annexe 5¹³ sur les montants par article.

La communication de ces données est saluée comme un effort accompli par la délégation à la sécurité routière (DSR) pour parfaire l'information sur l'usage des crédits de l'AFITF et des collectivités territoriales. Les données demeurent toutefois peu détaillées et restent éloignées des demandes de la Cour, car elles ne permettent pas d'évaluer la part des crédits effectivement alloués à la sécurité routière.

IV - Un éclatement de la politique de sécurité routière qui nuit à la cohérence des indicateurs de performance

L'éclatement de la politique de sécurité routière dans de multiples programmes et documents budgétaires rend le suivi des indicateurs de performance difficile voire incohérent.

Les indicateurs du CAS (essentiellement portés par le programme 751 « *Structures et dispositifs de sécurité routière* ») ne sont pas liés à la performance de la sécurité routière, mais à la performance de ses moyens (disponibilité des radars, taux de transformation des messages d'infraction, nombre de lettres...). Ainsi, il est difficile de faire le lien entre le nombre de morts sur les routes, indicateur-clé de la mission « *Sécurité* », et l'utilisation des crédits du CAS.

La DSR considère pourtant que la mise en œuvre du contrôle automatisé portée par le programme 751 est très directement à l'origine de la modification de certains comportements des conducteurs, et qu'elle permet une baisse du nombre de tués sur les routes.

Pendant plusieurs années, la Cour a recommandé des évolutions significatives du CAS, dans son périmètre comme dans son architecture afin d'améliorer sa lisibilité, de permettre de faire le lien entre recettes issues des radars et dépenses de sécurité routière et de respecter les règles de la LOLF. Confrontée aux difficultés de mise en œuvre de ces recommandations, la Cour, dans sa note d'analyse de l'exécution budgétaire 2020, a recommandé la suppression du CAS, et la création

¹² « Dépenses d'investissement 2020 réalisées par Ile-de-France Mobilités »

¹³ « Dépenses détaillées par la région Ile-de-France en 2020 à partir de la recette amendes de police »

d'une annexe budgétaire unique décrivant l'ensemble des recettes et des dépenses affectées à la sécurité routière.

La délégation à la sécurité routière (DSR) est défavorable à la suppression proposée, qui nuirait selon elle à la lisibilité des recettes et à l'acceptation des systèmes automatiques de contrôle et sanction. Elle souhaite procéder à la fusion des programmes 751 et 753, après celle opérée avec le programme 752 en 2017.

La direction du budget réitère sa proposition de rebudgétiser le CAS, mettant en avant l'architecture complexe et un dispositif peu lisible, dont le constat ne peut que s'aggraver avec l'élargissement à 44 agglomérations des amendes « zone à faible émission » créées par la loi d'orientation des mobilités¹⁴. Cette loi inclut le reversement aux collectivités de tout ou partie des produits. Le projet de loi 3DS, quant à lui, prévoit de permettre aux collectivités d'installer des systèmes de contrôle automatisé de la circulation.

Elle ajoute que la pertinence de la suppression du CAS est confortée à la fois par la succession des crises ayant affecté les recettes du CAS, qui a souligné et accentué la complexité de gestion de cet outil budgétaire, par les limites d'un pilotage d'une partie de politique publique par les recettes plutôt que par les dépenses qui ne répond pas à un optimum de gestion, et par les évolutions à venir sur les recettes du CAS n'ayant pour certaines que peu de lien avec la sécurité routière. L'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI), très majoritairement financée par le CAS voit son centre de gravité s'éloigner de plus en plus de la sécurité routière avec des développements sur d'autres types d'amendes.

La direction générale des collectivités locales n'a pas de position tranchée sur le maintien ou la suppression du CAS. Elle rappelle toutefois la nécessité de maintenir une lisibilité des recettes et des dépenses en lien avec la sécurité routière et la nécessité de continuer à associer les collectivités locales à la politique de sécurité routière.

Projet de recommandation 1 : Supprimer le CAS et présenter dans une annexe budgétaire unique, l'ensemble des dépenses de sécurité routière et les recettes issues des amendes de circulation.

¹⁴ Article 86 loi 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités

Chapitre II

Analyse de l'exécution budgétaire

Compte tenu de la complexité du CAS, auquel seule une partie des recettes des amendes issues des contrôles de la circulation et du stationnement routiers est affectée, l'analyse de la programmation budgétaire diffère selon que l'on considère les recettes ou les dépenses. Lorsque l'on examine les recettes, une analyse s'impose de l'ensemble des recettes des amendes, y compris avant attribution au CAS. L'analyse des dépenses, en revanche, ne concerne que le CAS lui-même.

I - Une programmation des recettes en forte hausse, qui ne bénéficie que très partiellement au CAS

Le produit des amendes issues du contrôle automatisées était prévu en augmentation de 6,7% à 1960 M€ en LFI 2021. Cette hausse ne bénéficie toutefois que très partiellement au CAS, dont les recettes, estimées à 1611 M€, n'augmentent que de 2,4%.

Ce décalage s'explique par la hausse de 11% des prévisions de recettes issues des amendes forfaitaires radars non majorées, dont une part importante ne vient pas abonder le CAS, mais le fonds pour la modernisation et l'investissement en santé (FMIS) et l'agence pour le financement des infrastructures de transport de France (AFITF). L'AFITF voit son versement passer de 193 M€ en LFI 2020 à 278 M€ en LFI 2021, absorbant ainsi 70% des recettes supplémentaires prévues pour l'ensemble des amendes issues du contrôle automatisé.

Les évolutions des prévisions concernant le produit des amendes forfaitaires issues du contrôle automatisé affectent l'AFITF, à la hausse comme à la baisse, et non le FMIS qui n'en est pas le dernier affectataire et qui perçoit un montant forfaitaire.

A - Des prévisions en forte hausse pour les recettes issues des amendes forfaitaires non majorées

Les hypothèses de prévision de recettes sont réalisées par la délégation à la sécurité routière (DSR) sur la base d'éléments concrets et chiffrés.

Pendant l'année 2020, les périodes de confinement avaient entraîné une forte baisse des prévisions de recettes. Les prévisions pour 2021 anticipent un retour à la normale.

Le tableau n°1 retrace les éléments qui concourent aux hypothèses de prévision de recettes forfaitaires radars en 2020 et 2021.

Tableau n° 1 : Hypothèses de recettes des amendes forfaitaires radars en 2020 et 2021

	2020	2021
<i>Nombre d'équipements de contrôles installés</i>	4400	4700
<i>Taux de disponibilité des équipements</i>	93%	93%
<i>Nombre de messages d'infractions (MIF) en millions</i>	24,3	26,74
<i>Taux de transformation des MIF en avis de contravention (ACO)</i>	62%	66%
<i>Nombre d'ACO en millions</i>	15,08	17,52
<i>Taux de paiement ACO immatriculations françaises</i>	79%	77%
<i>Taux de paiement ACO immatriculations étrangères</i>	65%	65%
Recettes en M€	729	809
Evolution 2021/2020	+ 11%	

Source : Cour des comptes d'après données DSR

Ces prévisions n'ont en principe que peu d'effet sur le CAS, puisque, selon la loi, c'est l'ATITF qui sert de variable d'ajustement. Toutefois, en 2019, 2020 et 2021, une loi de finances rectificative est intervenue pour déroger à cette clé de répartition. Les 71 M€ normalement versés au programme 754 sur le produit des amendes radars ont ainsi été minorés de 60 M€ en 2019, 71 M€ en 2020 et 35 M€ en 2021, au profit de l'AFITF.

B - Une augmentation modérée des recettes pour les autres amendes

Les recettes des amendes forfaitaires hors radars et amendes forfaitaires majorées font l'objet, selon la direction du budget, de prévisions fondées sur les recettes encaissées au titre de l'année n-1. Toutefois, en raison de la crise sanitaire, le réalisé 2020 ne peut servir de base pour le prévisionnel 2021. Pour mémoire, les recettes encaissées en 2020 n'atteignent que 75% du montant prévu en LFI.

Pour 2021, ces recettes font l'objet d'une prévision en hausse de 3,9% à 1151 M€ par rapport à la LFI 2020.

Tableau n° 2 : Recettes votées en LFI autres que les amendes forfaitaires radars en 2020 et 2021

	2020	2021
<i>Total en M€</i>	1108	1151
<i>Evolution 2021/2020</i>	+ 3,88%	

Source : Cour des comptes

Ces prévisions ne sont pas le reflet de l'exécution au cours de l'année, puisque sur le P754, ce sont les recettes de l'année n-1 et des répartitions antérieures qui sont consommées (à l'exception des 64 M€ délégués aux départements).

II - La gestion des crédits et sa régularité.

A - Des prévisions de recettes sur-estimées en LFI

Les recettes prévues en LFI 2021 s'élevaient à 1960 M€, dont 809 M€ pour les amendes forfaitaires radar non majorées et 1151 M€ pour les amendes forfaitaires hors radars et les amendes forfaitaires majorées.

Comme dans le cadre de la LFI 2020, qui avait sur-estimé de 27% le montant de recettes, les recettes réellement encaissées en 2021 ont été inférieures de 13% à la prévision de la LFI.

Cette baisse a principalement impacté le CAS en préservant les dotations du FMIS, du budget général et de l'AFITF (ce dernier voit toutefois sa dotation légèrement baisser).

1 - Une baisse de 19% des recettes des amendes forfaitaires radars non majorées

Le produit des amendes forfaitaires radars non majorées a représenté 655 M€ pour une estimation de 809 M€ en LFI, soit une baisse de 19%.

Cette diminution de 154 M€ a principalement porté sur la section 2, à hauteur de 131 M€ (soit 85% du total). La dotation du programme 755 - *Contribution au désendettement de l'Etat* est passée de 99 M€ à 3 M€ et celle du programme 754 « *contribution pour l'équipement en transport en commun et sécurité routière* » de 71 M€ à 36 M€.

Sur la section 1, la diminution de 19 M€ sur le programme 751 a *in fine* porté sur la subvention à l'ANTAI, qui passe de 118 M€ à 99 M€.

L'AFITF (hors CAS) a également vu sa dotation diminuée de 5 M€ à 273 M€.

Si les raisons de l'écart entre le prévisionnel et le réalisé ne peuvent être précisément établies, la situation sanitaire et les mesures prises par le gouvernement ont incontestablement joué un rôle prépondérant dans la baisse de la circulation routière, entraînant une baisse des recettes des amendes forfaitaires radars.

La délégation à la sécurité routière (DSR) a indiqué que les périodes de couvre-feu et de fermeture des établissements de nuit ont eu un effet très important sur les résultats de la sécurité routière.

La méthodologie et les hypothèses conduisant à l'évaluation des prévisions de recettes sont toutefois criticables.

La crise des gilets jaunes, puis de la crise sanitaire auraient pu mettre en question le choix d'une prévision très optimiste des recettes attendues en 2021, fixées à 809 M€, soit le plus haut niveau atteint en 2017.

Ainsi, pour la deuxième année consécutive, les objectifs de déploiement d'équipements de contrôle automatisé ne sont pas atteints. Au 31 décembre 2021, 4422 radars ont été déployés pour un objectif de 4700 (soit - 6,3%).

Le taux de disponibilité des radars a oscillé entre 84% et 89%, avec une moyenne annuelle de 87%. Si ce résultat est nettement meilleur qu'en 2020, il reste en deçà des 93% affichés, qui ont servi de base pour la prévision de recettes.

Les taux de paiement des amendes n'ont pas été atteints et sont en retrait par rapport à 2020. Seule la transformation des messages d'infraction (MIF) en avis de contravention (ACO) est globalement conforme à la prévision.

2 - Une baisse de 9% des recettes des amendes forfaitaires hors radars et des amendes forfaitaires majorées

Avec un montant réalisé de 1054 M€ pour une prévision de 1151 M€, les recettes des amendes forfaitaires hors radars et des amendes forfaitaires majorées sont quasiment revenues à un niveau d'avant crise.

Les amendes forfaitaires hors contrôle automatisé représentent 442 M€, chiffre encore inférieur à ceux des années 2016 à 2019. Les conséquences de la réforme du stationnement et une disponibilité moins importante des forces de l'ordre sur des dispositifs en lien avec la sécurité routière peuvent expliquer ce résultat.

Les amendes forfaitaires majorées du contrôle automatisé ont atteint 204 M€, plus haut niveau depuis cinq ans. L'effritement du taux de paiement de l'amende forfaitaire pour le contrôle automatisé (incluant la France et les pays étrangers partenaires et non partenaires), qui passe de 72,8% sur la période juillet 2019 – juin 2020 à 70,3% pour la période juillet 2020 – juin 2021, peut expliquer cette augmentation du montant des amendes forfaitaires majorées, dont le niveau des paiements est relativement stable d'une année sur l'autre.

Les amendes forfaitaires majorées hors contrôle automatisé ont également atteint un niveau record sur les cinq dernières années, représentant 409 M€. La baisse de deux points (de 51,8% à 49,7%) du taux de paiement au stade de l'amende forfaitaire pour les Pve (incluant la France et les pays étrangers partenaires et non partenaires) peut expliquer cette augmentation.

Le taux de paiement par famille d'infractions varie fortement. Ainsi, pour les amendes Pve liées au périmètre routier, le taux de paiement s'élève à 53,2%. Il atteint seulement 28,7% pour les amendes COVID, qui représentent 85% des amendes du périmètre non routier, en hausse de près de 50%.

L'augmentation des amendes forfaitaires majorées, qu'elles soient issues du contrôle automatisé ou des Pve, traduit un recul de l'acceptation des amendes par les contrevenants, recul d'autant plus marqué lorsque ce sont des amendes qui sortent du périmètre routier comme les amendes COVID.

B - Des ajustements en lois de finances rectificative et en fin de gestion

La loi de finances rectificative (LFR 2) du 1er décembre 2021 a eu pour effet d'ajuster les montants de ressources des amendes forfaitaires radars majorées de 809 M€ à 649 M€ et des amendes forfaitaires hors radars et amendes forfaitaires majorées de 1151 M€ à 1105 M€.

Dans son article 2, la loi de finances rectificative pour 2021 limite à 355 M€ le produit des amendes forfaitaires perçues par la voie de systèmes automatiques de contrôle et sanction et affecte 316 M€ à la première section « *contrôle automatisé* » et 39 M€ à la deuxième section « *circulation et stationnement routiers* ».

Sur la première section, les crédits se déversent dans le programme 751, uniquement financé par le produit des amendes forfaitaires radars non majorées. Cette limitation conduit à annuler 19 M€ CP et 7 M€ AE, qui ont porté sur le versement de la subvention du P751 à l'ANTAI, dont le montant est passé de 92 M€ à 73 M€.

Sur la deuxième section, cette limitation conduit à l'annulation de 131 M€, répartis à hauteur de 35 M€ sur le programme 754 et 96 M€ sur le programme 755.

La loi de finances rectificative pour 2021 diminue également de 46 M€ le produit des recettes des amendes forfaitaires de la police de la circulation et amendes forfaitaires majorées issues des infractions constatées par la voie du système de contrôle - sanction automatisé et des infractions aux règles de la police de la circulation.

Cette diminution conduit à l'annulation de 26 M€ sur le programme 754 et 20 M€ sur le programme 755.

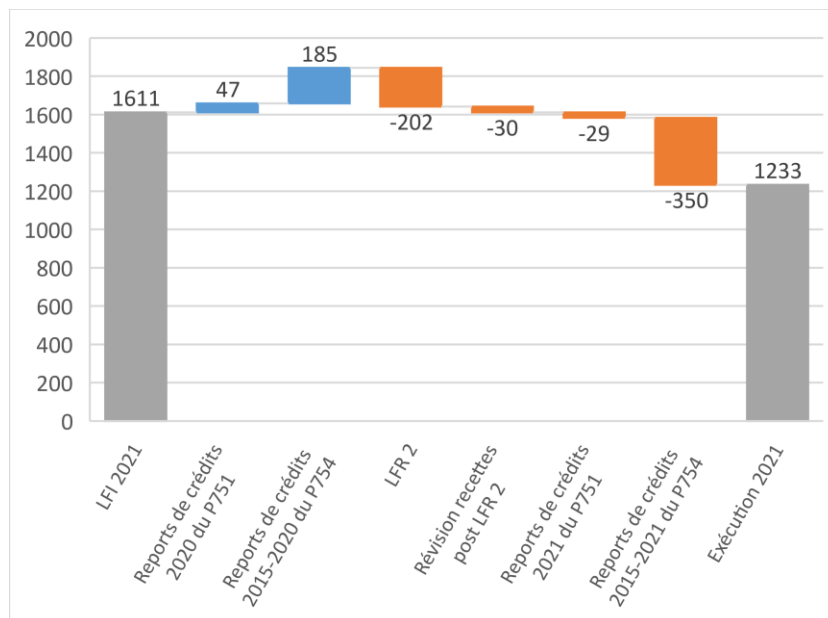
Les difficultés à évaluer avec précision les recettes du CAS ont également conduit à revoir, entre la LFR 2 et la fin de gestion, le niveau des recettes. Ainsi, le programme 755, dont la prévision de dépenses était passé de 607 M€ à 489 M€ après la LFR 2, voit son niveau d'exécution limité à 459 M€, suite à une nouvelle baisse de 30 M€ de la prévision de recettes des amendes forfaitaires hors radars et amendes forfaitaires majorées.

C - La mise en œuvre du mécanisme de compensation

La baisse des recettes a conduit à une situation critique en Ile-de-France, seule région qui bénéficie d'un accord financier prévu en loi de

finances¹⁵ sur le partage des recettes des amendes de la circulation entre les collectivités du bloc communal d'une part, et la région Ile-de-France (RIF) et Ile-de-France Mobilités (IDFM) d'autre part. Ainsi, en 2021, 117 collectivités ont dû faire l'objet de prélèvements sur douzième de fiscalité à hauteur de 95 M€ dans le cadre du versement forfaitaire à la RIF et IDFM, dépassant les recettes qu'elles avaient perçues (hors forfait post-stationnement).

Graphique n° 2 : De la LFI à l'exécution (CP, en M€)



Ce graphique fait partie des infographies transmises par l'équipe de synthèse.

¹⁵ Article 45 loi n°2015-1785 du 29 décembre 2015 de finances pour 2016

III - Analyse de l'évolution de la dépense et de ses composantes

A - Une diminution continue des dépenses depuis 2018

Pour la troisième année consécutive, les dépenses du CAS ont diminué en 2021. Après une baisse de 5,5% entre 2018 et 2019, puis de 4,4% entre 2019 et 2020, la tendance s'accélère entre 2020 et 2021, la baisse atteignant 7%. Sur la période 2018-2021, les dépenses du CAS ont baissé de 16%.

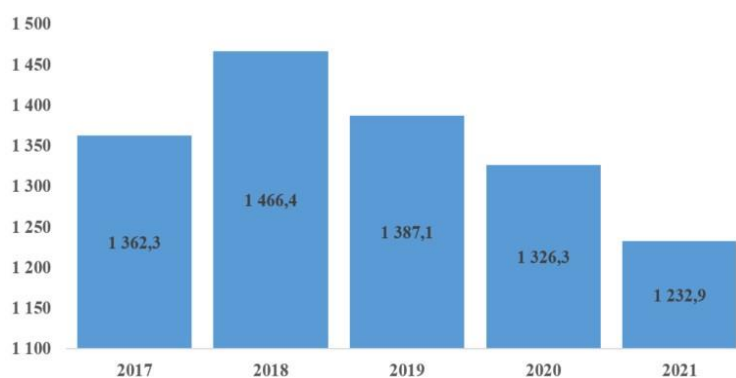
Les variations importantes à la hausse et à la baisse des dépenses des programmes 754 et 755, qui représentent selon les années entre 70% et 75% des dépenses du CAS, sont un facteur déterminant de cette évolution.

Entre 2019 et 2020, la hausse de 15% des dépenses du P 754 n'a pas compensé la baisse de 31% des dépenses du P 755, qui a servi de variable d'ajustement dans la chute des recettes liée à la crise sanitaire.

En 2021, les dépenses du P754 atteignent un niveau historiquement bas de 413,7 M€. Ce programme, qui consommait en 2020 près de la moitié des crédits du CAS, subit l'effet de la chute du produit des amendes encaissées en n-1.

La hausse de 34% des crédits du P755 ne parvient pas à compenser la baisse globale de 7% des dépenses du CAS.

Graphique n° 3 : Evolution des dépenses du CAS 2017-2021 (CP en M€)



Source : Cour des comptes

Tableau n° 3 : Evolution des dépenses du CAS par programme 2019-2021 (CP en M€)

CAS	2019	2020	Evolution 2019-2020	2021	Evolution 2020-2021
P751	294,1	301,6	2,5%	334,0	10,7%
P753	26,2	26,2	0,0%	26,2	0,0%
P754	571,4	655,8	14,8%	413,7	-36,9%
P755	495,3	342,7	-30,8%	459,0	33,9%
Total	1387,1	1326,3	-4,4%	1232,9	-7,0%

Source : Cour des comptes – Direction du budget

IV - Perspectives associées à la trajectoire budgétaire

A - Soldes budgétaires et cumulés

Tableau n° 4 : Soldes budgétaires et comptables 2017-2021

	2017	2018	2019	2020	2021
Total recettes du CAS	1528	1463	1347	1145	1364
Total dépenses du CAS	1362	1466	1387	1326	1233
Solde budgétaire	166	-4	-40	-182	131
Solde comptable	1043	1039	999	817	948

Source : Direction du budget

Le solde budgétaire est redevenu positif en 2021, après trois années en territoire négatif. Si les recettes sont plus importantes en 2021 que lors des deux années précédentes, c'est surtout la chute continue des dépenses qui est à l'origine du solde positif de 131 M€.

Le solde comptable reste très élevé compte tenu de l'écart important entre recettes et dépenses jusqu'en 2017.

B - Perspectives associées à la trajectoire budgétaire

1 - Des facteurs externes qui impactent fortement le niveau des recettes et compliquent la gestion

Les années 2018 à 2021 ont un caractère exceptionnel au regard des crises qui ont touché la France : crise des gilets jaunes, puis crise sanitaire. Alors que les recettes radars ont augmenté jusqu'en 2017, une tendance baissière a été constatée pendant les trois années qui ont suivi, avant un rebond en 2021, qui ne traduit pas à ce stade une tendance solide et durable.

La transformation des organisations et des modes de travail sont susceptibles d'affecter le volume du trafic routier durablement et, indirectement, le montant des recettes attendues.

Un changement de comportement des automobilistes après la période traversée ne peut être également totalement exclu.

2 - Une gestion complexe du P 754 et des reports de crédits élevés et très aléatoires

Les reports de crédits du programme 754 s'élèvent à 185 M€ CP en 2021, contre 426 M€ en 2020, et ils seront de 350 M€ en 2022.

Les crédits prévisionnels inscrits en LFI de l'année n proviennent des reports de crédits non utilisés l'année précédente ainsi que d'une estimation des produits des amendes à recouvrer.

Le niveau très variable de ces reports est lié au mode de gestion du programme 754. A l'exception des 64 M€ correspondant chaque année à la part départementale et provenant des crédits ouverts en année n, les crédits à destination des communes sont issus des recettes de l'année n-1 des infractions constatées en n-2. Des crédits proviennent également des répartitions des années antérieures. Ainsi, en 2021, ont été reportés des crédits des répartitions des années 2015 à 2019.

3 - Des mécanismes de compensation qui n'ont pas été conçus pour des situations aussi extrêmes

Les mécanismes de compensation prévus pour sécuriser les niveaux de répartition des recettes issues des amendes constatées par les dispositifs de contrôle automatisé ont été conçus suite aux évolutions du CAS.

La décentralisation du stationnement payant a eu pour effet de retirer le produit des amendes pour stationnement payant du montant des recettes à répartir, ce produit étant désormais directement perçu par les collectivités sans transiter par le CAS.

Le mode de compensation de l'Etat est prévu par l'article 45 de la loi de finances pour 2016, qui organise à l'intérieur du CAS un prélèvement de 99 M€ sur la fraction du produit des amendes radars fléchée vers le CAS¹⁶. En raison de la baisse des recettes des amendes radars, ce prélèvement a été supprimé au titre de l'année 2020 et diminué de 96 M€ en 2021.

Alors qu'il est prévu que la variable d'ajustement soit l'AFITF, qui doit recevoir le solde restant des recettes des amendes radars après répartition, la règle prévue par la loi n'est pas applicable sans compromettre gravement les investissements de l'AFITF. Ainsi, en 2021, sans la diminution du versement de l'Etat de 96 M€ sur le P755, de 35 M€ sur le P754 et de 19 M€ sur le P751, la subvention de l'AFITF se serait élevée à 124 M€ au lieu des 273 M€ dont elle a pu bénéficier.

Le mode de compensation d'IDFM et de la RIF est prévu par la loi MAPTAM¹⁷, qui a modifié l'article L. 2334 du code général des collectivités territoriales en mettant en place un mécanisme visant à leur assurer un niveau de recettes au moins égal à 2018 au titre des amendes 2017. Ces contributions sont fixées à 139 M€ pour IDFM et 69 M€ pour la RIF.

Cependant, depuis 2019, le montant des recettes issu des amendes de police est inférieur à la contribution qui doit être acquitée. Les communes de plus de 10 000 habitants concernées par ce dispositif sont donc prélevées sur les douzièmes de fiscalité pour payer la contribution due. Ce mécanisme a été mis en œuvre en 2019 pour 74 communes franciliennes pour un montant de 13,5 M€, en 2020 pour 37 communes pour un montant de 52 M€ et en 2021 pour 115 communes et deux départements, pour 95 M€.

De tels prélèvements pèsent de façon récurrente sur le budget des communes, alors que ce dispositif a été conçu au moment où les recettes des amendes se trouvaient à un niveau historiquement haut.

¹⁶ Ce prélèvement correspond à la part du produit perçu par l'Etat au titre des amendes dressées en 2017 (évalué à 95 M€ en LFI 2018 et actualisé à 99 M€ depuis 2019).

¹⁷ Loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 modifiée de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM)

Chapitre III

Points d'attention par programme

Compte tenu de la particularité des programmes 753 et 755, seuls les programmes 751 et 754 sont présentés.

I - Programme n° 751 – Structures et dispositifs de sécurité routière

Le programme 751 est composé de 4 actions :

- 01 – Dispositifs de contrôle
- 02 – Centre national de traitement
- 03 – Soutien au programme
- 04 – Système d'information « *Education routière et permis de conduire* »

Les dépenses du programme 751 – *Structures et dispositifs de sécurité routière* sont supérieures à la LFI pour ce qui concerne les AE, en raison des reports de crédits obtenus¹⁸. Ces crédits, à hauteur de 19,08 M€ en AE et CP, correspondent à des engagements relatifs à la poursuite de l'externalisation de la conduite des véhicules radars (action 1) et à la modernisation du système d'information des permis de conduire (action 4). Les CP restants, soit 27,63 M€, correspondent au reste à payer des marchés de déploiement et de maintenance des dispositifs de contrôle automatisé (action 1).

¹⁸ Arrêté du 15 février 2021 portant report de crédits sur le programme 751 à hauteur de 19,08 M€ AE et 46,71 M€ CP.

Tableau n° 5 : LFI / Consommation (2021)

	LFI		Consommation	
	AE	CP	AE	CP
<i>Action 1</i>	186,95	186,95	201,48	193,82
<i>Action 2</i>	92,00	92,00	73,60	73,60
<i>Action 3</i>	17,95	17,95	17,43	16,49
<i>Action 4</i>	38,5	38,5	54,85	50,10
Total	335,4	335,4	347,36	334,01

Source : Cour des comptes

L'action 1 « dispositif de contrôle », dont l'objet est de maintenir et de moderniser le parc d'équipements de contrôle, porte 58% des crédits totaux du programme, dont 86% des crédits d'investissement. Toutefois, sa construction en AE = CP conduit à observer chaque année des décalages dans la consommation des AE et CP, en raison des délais qui séparent les commandes des livraisons des équipements.

Tableau n° 6 : Evolution des dépenses du programme 751 (2019-2021)

	2019		2020		2021	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP
<i>Action 1</i>	189,1	168,6	195	173,9	201,5	193,8
<i>Action 2</i>	82	82	67,9	68	73,6	73,6
<i>Action 3</i>	21,5	12,5	11,2	19	17,4	16,5
<i>Action 4</i>	34,3	31,1	41,6	40,6	54,9	50,1
Total	326,9	294,2	315,7	301,5	347,4	334,0

Source : Délégation à la sécurité routière

A - Des dépenses en hausse liées au déploiement de nouveaux radars et à l'augmentation des coûts de maintenance

Les dépenses de l'action 1 « dispositifs de contrôle » sont consacrées au déploiement, à la maintenance et au pilotage des équipements de contrôle.

Ces dépenses augmentent régulièrement depuis plusieurs années. Ces augmentations sont liées au déploiement des nouveaux dispositifs et à

la modernisation des radars les plus anciens. En 2021, 204 nouveaux radars tourelles ont été déployés, dont 184 radars tourelle vitesse et 20 radars tourelle franchissement. Le déploiement de l'externalisation de la conduite des voitures radars à quatre nouvelles régions en 2021 a conduit à augmenter le volume du parc, grâce à 81 nouveaux véhicules.

Tableau n° 7 : Nombre de radars par type et évolution 2020-2021

<i>Types de radars</i>	Nombre de radars par type		Evolution par type
	2020	2021	
<i>Radars fixes</i>	1045	926	-119
<i>Radars tourelles</i>	794	998	204
<i>Radars discriminants</i>	428	446	18
<i>Radars mobiles</i>	501	501	0
<i>Voitures radars</i>	404	485	81
<i>Radars "feux rouges"</i>	628	590	-38
<i>Radars "passage à niveaux"</i>	76	71	-5
<i>Radars "vitesse moyenne"</i>	99	97	-2
<i>Radars chantiers</i>	249	308	59
Total	4224	4422	198
<i>Radars pédagogiques</i>	879	895	16

Source : Délégation à la sécurité routière

En 2021, le déploiement des nouveaux équipements permet de disposer de 4422 appareils, au lieu de 4224 en 2020, soit une hausse de 198 appareils. L'objectif de 4700 appareils indiqué au PAP 2021 n'est donc pas atteint ; il figure au PAP 2022 comme un seuil maximal, l'objectif étant ramené à 4500 appareils au 31 décembre 2022.

Les crédits 2021 ont également permis d'achever la remise en état des radars les plus dégradés lors de la crise des gilets jaunes.

Les actes de vandalisme continuent à se situer à un niveau élevé, mais l'efficacité des mâts renforcés en réduit les coûts de réparation. 77% des actes de vandalisme à l'encontre des radars tourelles sont classés en 2021 en vandalisme léger ou vandalisme lourd réparable, à la différence des années 2018-2019, pour lesquelles de nombreux radars subissaient des actes de vandalisme nécessitant leur remplacement.

Tableau n° 8 : Coûts moyens de maintenance par type de radars en € (2020-2021)

<i>Types de radars</i>	Coût de maintenance	
	2020	2021
<i>Radars fixes</i>	3 636,36 €	3 948,60 €
<i>Radars tourelles</i>	3 778,33 €	3 760,25 €
<i>Radars discriminants</i>	11 008,39 €	11 066,74 €
<i>Radars mobiles</i>	1 596,81 €	1 802,13 €
<i>Voitures radars</i>	30 693,06 €	31 321,51 €
<i>Radars "feux rouges"</i>	4 458,59 €	6 379,68 €
<i>Radars "passage à niveaux"</i>	2 631,57 €	2 682,83 €
<i>Radars "vitesse moyenne"</i>	13 157,89 €	13 651,92 €
<i>Radars pédagogiques</i>	455,06 €	496,32 €
<i>Radars chantiers</i>	26 506,02 €	26 767,62 €

Source : Délégation à la sécurité routière

Les coûts de maintenance pour l'année 2021 sont en augmentation en raison de la hausse du nombre de radars, mais également en raison de l'augmentation des coûts unitaires moyens de maintenance.

L'augmentation du nombre de véhicules radars de 404 à 485, dont le coût de maintenance est élevé, génère une augmentation de 2,7 M€ pour ce seul type de radar entre 2020 et 2021.

Les coûts de maintenance du parc radars en 2021 (hors vandalisme) sont supérieurs de plus de 6 M€ à ceux de l'année 2020.

La généralisation à l'ensemble des régions du territoire national de l'externalisation de la conduite des véhicules radars et l'augmentation globale du nombre de radars, destinée atteindre la cible de 4700, devraient faire progresser sensiblement le coût de la maintenance du parc dans les prochaines années.

B - Une dotation à l'ANTAI qui subit les ajustements à la baisse des prévisions de recettes.

Les dépenses de l'action 2 « Centre national de traitement » portent l'ensemble des crédits consacrés au traitement des messages d'infractions constatés par un dispositif de contrôle automatisé et à leur transformation

en contraventions. Ces crédits sont versés à l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI).

La prévision 2021 était stable par rapport à l'année précédente, malgré la sous-exécution de 26% des crédits en 2020. La subvention de fonctionnement avait été réduite dans le cadre des budgets rectificatifs, compte tenu de la baisse d'activité sur l'éditique, liée à la crise sanitaire.

L'exécution 2021 a conduit à minorer une nouvelle fois cette subvention, après l'annulation de 19,08 M€ en loi de finances rectificative sur le programme 751, intervenue en raison de la baisse de la prévision de recettes des amendes forfaitaires radars non majorées. La quasi-totalité de cette minoration a été imputée sur la subvention à l'ANTAI, qui passe de 92 M€ à 73,6 M€ (soit – 18,4 M€ en AE et CP).

Ce choix s'explique par la situation de trésorerie de l'ANTAI, bénéficiaire de près de 60 M€ selon les estimations de fin d'année.

Les dépenses d'opérations financières (15 M€) sont identiques d'une année sur l'autre et participent au financement du programme d'investissement de l'ANTAI, visant à moderniser la chaîne de traitement des avis de contravention engendrés par le contrôle automatisé et à développer de nouveaux projets.

C - Un rattrapage de la sous-exécution 2020 des dépenses de communication

Les dépenses de l'action 3 « *soutien au programme* » couvrent les dépenses de fonctionnement et d'intervention liées aux études, à la communication, et au fonctionnement courant de la trésorerie du contrôle automatisé de Rennes.

Les dépenses de communication sont partagées avec le programme 207, mais se fondent sur des natures de dépenses différentes. Le programme 751 finance les campagnes de communication nationales sur les dangers de la vitesse au volant, notamment en direction des motocyclistes et automobilistes.

Si l'année 2020 n'avait pas permis de consommer l'intégralité des crédits, notamment ceux dévolus aux études et à la communication, l'année 2021 fait l'objet d'un rattrapage.

Le fonds spécial « innovation » pour les nouvelles technologies, créé en 2019 et partagé avec le programme 207, finance plusieurs projets novateurs. Le premier vise à développer des appareils portables de détection de stupéfiants, destinés aux forces de sécurité pour des contrôles

en bord de route. Le second est un nouveau dispositif capable de mesurer le taux d'alcoolémie d'un conducteur par l'installation de capteurs dans le volant.

D - Un changement d'appellation qui marque une évolution des fonctionnalités du système d'information

L'action 4 a changé d'appellation dans le PAP 2021, pour devenir « système d'information éducation routière et permis de conduire » remplaçant ainsi l'appellation « fichier national du permis de conduire ». Cette nouvelle appellation signale une modernisation du système d'information, validée par la direction interministérielle du numérique (DINUM) en septembre 2019, qui permettra d'intégrer les fonctionnalités liées à la gestion de la formation et aux examens du permis de conduire.

Le montant des crédits alloués à cette action est inchangé entre 2021 et 2020. Toutefois, l'exécution 2021 est très supérieure aux crédits mentionnés dans le PAP 2021 et dans la programmation adressée au contrôleur budgétaire et comptable ministériel (CBCM), qui avait déjà relevé une surconsommation sans que cela n'affecte l'équilibre budgétaire global du programme.

Cette augmentation s'explique par les investissements réalisés pour la modernisation du système d'information de l'éducation routière et du permis de conduire, grâce au ré déploiement de crédits de l'action 2 vers l'action 4.

E - Une augmentation continue du reste à payer lié à des décalages AE/CP

Le reste à payer au terme de l'exercice 2021 s'élève à 197,27 M€, soit 11,75 M€ de plus que pour l'exercice 2020 et près de 24 M€ de plus que pour l'exercice 2019.

Pour ces trois années, il s'agit essentiellement de restes à payer sur l'action 1 « *Dispositifs de contrôle* », pour laquelle les paiements des travaux de déploiement et de maintenance interviennent parfois lors des années qui suivent les commandes.

Les dépenses en AE des années 2019 à 2021 sont supérieures à la consommation de CP et viennent mécaniquement augmenter le reste à payer. La prévision du programme 751 en AE=CP sur des dépenses d'investissement pour des marchés pluriannuels traduit une prévision

approximative qui ne reflète pas précisément l'expression du besoin en LFI.

II - Programme n°754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières

Le programme 754 reçoit des crédits issus à la fois des recettes des amendes forfaitaires non majorées et des amendes forfaitaires hors radars et amendes forfaitaires majorées selon les modalités fixées par la loi.

Ces crédits sont ensuite attribués aux communes et aux groupements de communes, selon le nombre d'amendes dressées sur le territoire de chaque collectivité au cours de l'année n-2, et aux départements et métropoles en fonction de la longueur de la voirie, selon l'article 49 de la loi de finances pour 2016¹⁹.

Plusieurs répartitions de crédits sont mises en œuvre au cours d'un même exercice :

- au printemps de l'année n pour les crédits revenant aux communes et groupements de communes au titre des recettes de l'année n-1 ;
- en novembre de l'année n pour les crédits attribués aux départements correspondant aux recettes de l'année n (64 M€ fixés par l'article 47 de la loi de finances initiale 2013).

¹⁹ La loi de finances du 30 décembre 2015 prévoit une dotation d'au moins la moyenne des trois dernières années pour les départements et d'une distribution spécifique à l'Ile-de-France (50% pour le syndicat des transports d'Ile-de-France, 25% pour la région Ile-de-France et 25% aux communes d'Ile-de-France).

Tableau n° 9 : Dépenses 2021 du programme 754

	AE	CP
<i>Dépenses au titre de la répartition 2016</i>	39 934,26 €	49 451,00 €
<i>Dépenses au titre de la répartition 2018</i>	36 316,00 €	158 775,00 €
<i>Dépenses au titre de la répartition 2019</i>	10 001 016,28 €	11 018 762,28 €
<i>Dépenses au titre de la répartition 2020</i>	338 250 677,72 €	338 873 937,49 €
<i>Dépenses au titre des crédits reversés en 2021</i>	21 230,00 €	21 230,00 €
<i>Dépenses au titre de la répartition pour 2021 (consommation des amendes radars 2021)</i>	63 753 604,00 €	63 708 771,00 €
TOTAL	412 102 778,26 €	413 830 926,77 €

Source : Direction générale des collectivités locales (DGCL)

Au 31 décembre 2021, les crédits non consommés et dus aux collectivités locales du programme 754 s'élevaient à 349,5 M€ AE et à 349,6 M€ CP, correspondant aux éléments suivants.

Tableau n° 10 : Crédits non consommés et dus aux collectivités territoriales du programme 754

	AE	CP
<i>Crédits dus au titre de la répartition 2015</i>	3 704,00 €	3 704,00 €
<i>Crédits dus au titre de la répartition 2016</i>	45 655,00 €	45 655,00 €
<i>Crédits dus au titre de la répartition 2017</i>	50 311,00 €	50 311,00 €
<i>Crédits dus au titre de la répartition 2018</i>	44 009,00 €	44 009,00 €
<i>Crédits dus au titre de la répartition 2019</i>	177 829,00 €	177 829,00 €
<i>Crédits dus au titre de la répartition 2020</i>	2 508 462,28 €	2 601 319,51 €
<i>Crédits dus au titre de la répartition 2020 - solde de la réserve pour rectifications</i>	799 482,00 €	799 482,00 €
<i>Crédits reversés en 2021 non utilisés en 2021</i>	28 090,68 €	28 090,68 €
<i>Crédits au titre de la répartition 2021 (LFI 2021 - LFR 2021 - consommation des amendes radars 2021)</i>	345 851 602,00 €	345 896 435,00 €
TOTAL	349 509 145 €	349 646 835 €

Source : Direction générale des collectivités locales (DGCL)

Le montant des reports est en forte hausse par rapport à l'année 2020. Les reliquats de crédits non consommés des années 2015-2019 sont dus à l'absence de projets des collectivités d'Outre-mer. En Guyane, le

préfet a utilisé son pouvoir de substitution, permettant la consommation des crédits des années 2016 à 2020. Les reliquats encore constatés concernent le département de Mayotte, dont la collectivité ne présente aucun projet à la préfecture. La DGCL a indiqué vouloir œuvrer en 2022 avec le préfet de Mayotte pour qu'il mette en œuvre son pouvoir de substitution.

Ces crédits ont fait l'objet d'une demande de report pour 2022.

III - L'ANTAI

L'agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) est un opérateur essentiel pour la réalisation des missions du CAS, puisque c'est elle qui organise la chaîne de traitement automatisé des contrôles routiers et des Pve, ce qui explique qu'elle porte la plupart des indicateurs de performance du CAS.

Placé sous la tutelle de la DSR, l'ANTAI voit cependant son activité se diversifier, ce que traduit son nouveau contrat d'objectifs et de performance (COP).

A - L'exercice de la tutelle de l'agence

La délégation à la sécurité routière a exercé, comme les années précédentes, une tutelle rigoureuse de l'agence. Quatre réunions du conseil d'administration se sont tenues en 2021. Le nouveau COP 2020-2023, adopté tardivement, le 18 juin 2020, structure la démarche stratégique de l'ANTAI autour de quatre axes :

- Axe 1 : Poursuivre la modernisation et la sécurisation de la chaîne de traitement automatisé.
- Axe 2 : Répondre aux nouveaux besoins de l'Etat et des collectivités publiques.
- Axe 3 : Améliorer la relation de service dans un contexte de dématérialisation croissante.
- Axe 4 : Garantir l'exemplarité budgétaire et opérationnelle de l'agence.

B - 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*.

Malgré une augmentation de la subvention versée en 2021 (99,8 M€ en 2021 contre 94,12 M€ en 2020 et 108,2 M€ en 2019), celle-ci représente 86,2 % de l'ensemble des recettes de l'agence, proportion en baisse par rapport à 2020 (90 %). Cela s'explique par l'augmentation des ressources propres, soit 14,9 M€ de recettes liées à la refacturation des avis de paiement des forfaits post-stationnement (FPS). Ce montant, supérieur à la prévision initiale évaluée à 11 M€, s'explique par la mise en place du FPS minoré par la ville de Paris.²⁰

La subvention du programme 751 est revue à la baisse en fin de gestion de 18,4 M€, compte tenu de la prévision de dépenses et du niveau de la trésorerie de l'agence. Le PLF 2022 prévoit quant à lui une diminution de la subvention versée par le programme 751 de 2,19 M€, pour la porter à 74,81 M€, et un maintien de celle versée par le programme 753 à 25,2 M€.

Les subventions versées à l'agence représentent 8 % de l'ensemble des dépenses du CAS en 2021 (7,1 % en 2020).

C - Des dépenses qui retrouvent le niveau d'avant la crise sanitaire

**Tableau n° 11 : Evolution des dépenses de l'ANTAI (2017-2021)
(CP, M€)**

	2017	2018	2019	2020	2021
<i>Personnel</i>	2,48	3,1	4	4,1	4,7
<i>Fonctionnement</i>	92 ,19	91,3	87,2	75 ,6	91,3
<i>Investissement</i>	12,9	13,2	11,9	10	38,5
<i>Total</i>	108,17	107,6	103,1	89,7	134,5

²⁰ Dans les 9 jours suivant la date d'envoi de l'« avis de paiement », le FPS est proposé à tarif minoré (- 30 %)

L'exécution des dépenses s'élève à 134,5 M€, en forte hausse par rapport à 2020 et en rupture par rapport aux constats effectués les années passées. Cette hausse est liée à une augmentation des dépenses de fonctionnement (+ 21 %) et des dépenses d'investissement (+ 285 %).

L'exécution est cependant inférieure au budget initial (155,4 M€) et au budget rectificatif voté en juin 2020 (156,2 M€). Trois raisons principales expliquent cette situation :

- le non-engagement de la provision au titre des projets de la loi d'Orientation des mobilités instaurant notamment le contrôle automatisé des zones à faible émission (-5 M€) ;
- des décalages de facturations sur les dépenses informatiques (- 7,1 M€) ;
- une baisse des dépenses d'éditique (- 8,2 M€) par rapport à la prévision.

1 - Les dépenses de fonctionnement et d'intervention : 91,3 M€

a) en CP

Elles constituent le premier poste de dépenses de l'agence (68 %), correspondant pour l'essentiel aux dépenses d'éditique, d'exploitation informatique et de support (gestion du centre national de traitement (CNT) et dépenses courantes de l'agence).

Elles sont en augmentation par rapport à 2020 et retrouvent le niveau de celles de 2018.

2 - Les dépenses d'investissement : 38,5 M€

Les dépenses d'investissement sont inférieures de 12 M€ par rapport au budget rectificatif n°1, en raison du non engagement de la provision au titre des projets de la LOM (5 M€) et des décalages de facturation sur les dépenses informatiques

Elles sont cependant en hausse par rapport aux années précédentes. Deux raisons principales expliquent cette hausse :

- Les dépenses d'évolutions et de développements informatiques pour un montant de 15,3 M€ (9,3 M€ en 2020). Ces dépenses intègrent les différentes évolutions réalisées dans le cadre des projets relatifs à la sécurisation et à la modernisation de la chaîne de traitement mais également des projets nouveaux (intégration de nouveaux délits

forfaitisés et mise en place d'une nouvelle chaîne d'édition pour les avis de mise en fourrière).

- L'aboutissement de l'acquisition du site du CNT à Rennes, la vente ayant été réalisée le 31 mars 2021, dans le cadre de la mise en œuvre de la clause d'option d'achat du nouveau bail conclu en 2018. Le rachat du site est conforme à la stratégie immobilière 2018-2022 de l'Agence. A ce titre, le budget initial de 2021 intégrait la dépense exceptionnelle de 24,1 M€.

3 - Les dépenses de personnel : 4,7 M€ en CP

L'exécution des dépenses en titre 2 est en progression par rapport à 2020, mais reste inférieure à la prévision initiale (5,2 M€). Cette sous-exécution s'explique par un décalage des recrutements au deuxième semestre. Le schéma d'emplois (+ 8 ETP), non réalisé en 2020, a été reporté en 2021. Le schéma d'emplois 2021 prévoyait la création de deux ETP. L'ensemble des recrutements a été effectué en 2021²¹.

En 2021, le plafond d'emplois LFI de 47 ETPT a été exécuté à hauteur de 42 ETPT. L'effectif réel au 31 décembre 2021 est de 45 ETPT.

En 2021, l'agence a enfin réussi à concrétiser les augmentations prévues par les plafonds d'emplois.

La masse salariale (dépenses de personnel et dépenses de fonctionnement pour le remboursement des personnels rémunérés par d'autres administrations) a progressé de 14% entre le 31 décembre 2020 et le 31 décembre 2021, compte tenu de la prise en charge des recrutements résultant du report du schéma d'emplois de 2020 en 2021 et de deux recrutements supplémentaires hors plafond.²²

²¹ Le dernier recrutement ayant été confirmé en toute fin d'année 2021, la prise de poste sera effective au cours du premier trimestre 2022.

²² Ces recrutements interviennent dans le cadre du renouvellement et de l'extension du périmètre des conventions avec les transporteurs (SNCF et TRANSDEV) et avec les collectivités en ce qui concerne le forfait post-stationnement.

D - Un fonds de roulement en baisse sensible mais qui reste à un niveau élevé

Tableau n° 12 : Evolution du fonds de roulement 2017-2021 (en M€)

<i>Exercices (au 31/12)</i>	Exécution 2017	Exécution 2018	Exécution 2019	Exécution 2020	Exécution 2021
<i>Niveau du fonds de roulement</i>	41,3	52,5	68,3 ²³	84,8 ²³	64,6 ²³
<i>Niveau de la trésorerie</i>	40,2	44,3	65,6	80,1	61,2

En 2020, le fonds de roulement représentait plus de onze mois d'activité. En 2021, le fonds de roulement représente 7,57 mois d'activité, retrouvant son niveau de 2019 (7,6). Dans ce contexte, il apparaît qu'une baisse plus substantielle de la subvention du programme 751 aurait pu être envisagée pour 2022.

Cette baisse sensible est liée à l'acquisition du Centre national de traitement (CNT) à Rennes (24, 1 M€).

Le niveau de la trésorerie reste plus élevé que prévu au budget initial (45,6 M€), car le budget 2021 a été sous-exécuté (Cf. *supra*).

E - Indicateurs de performance aux résultats encourageants

Le CAS comprend cinq indicateurs, portés par les programmes 751 pour les quatre premiers et par le programme 753 pour le cinquième : évolution des vitesses moyennes, taux de transformation des messages d'infraction émis par les dispositifs de contrôle automatisé des vitesses en

²³ Après écritures d'inventaire.

avis de contravention, disponibilité des radars, nombre total de lettres de restitution et de retraits de points.

Ces indicateurs sont majoritairement inclus dans le COP de l'ANTAI.

Concernant plus spécifiquement les indicateurs du CAS, on constate des résultats stables ou positifs.

1 - Evolution des vitesses moyennes

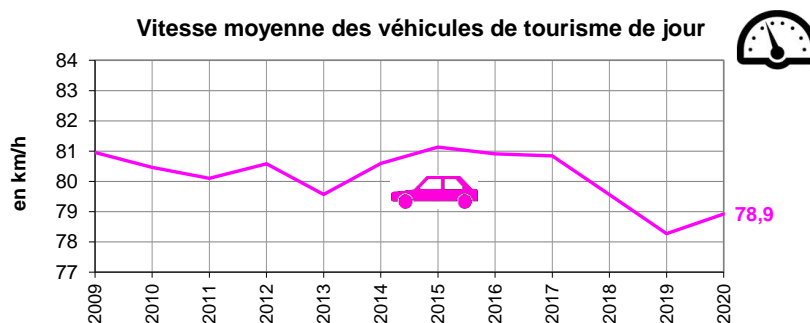
Depuis les années 80, l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) fait réaliser des mesures de vitesse sur un ensemble de points du réseau routier métropolitain, ainsi que des observations de comportement des usagers sur la route.

Les données de cet indicateur sont fournies par les résultats définitifs de 2020, les résultats définitifs de 2021 ne devant être publiés qu'au troisième trimestre 2022.

L'année 2020 marque une transition par rapport à 2019, en raison d'une part du contexte sanitaire atypique qui a gêné les mesures normalement effectuées, et d'autre part du fait du changement de méthodologie²⁴ opéré dans le recueil des données de vitesse. Pour ces raisons, il faut envisager l'année 2020 comme statistiquement particulière. La vitesse des véhicules de tourisme, agrégée sur l'ensemble des réseaux observés, connaît une hausse de 0,6 km/h entre 2019 et 2020 (de 78,3 à 78,9 km/h). Cette hausse est à imputer majoritairement à la réévaluation des vitesses pratiquées sur les routes en traversée de petites agglomérations, où la vitesse moyenne passe de 49,5 km/h à 54,3 km/h, et sur les routes en entrées-sorties d'agglomérations moyennes, où elle augmente de 5,4 points (de 47,9 à 53,3 km/h). Hors agglomération, la moyenne des vitesses reste stable (77,9 km/h, soit + 0,2 km/h) par rapport à 2019.

²⁴ Le prestataire procède à une collecte automatisée de données sur 135 points de mesure (215 auparavant), lesquelles sont enregistrées par des appareils de mesure qui restent une semaine minimum sur les bords de voies. Ce nouveau protocole permet d'obtenir des données beaucoup plus exhaustives qu'avec l'ancien.

Graphique n° 4 : Evolution de la vitesse moyenne des véhicules de tourisme de jour 2009-2020



2 - Taux de transformation des messages d'infraction émis par les

a) dispositifs de contrôle automatisé des vitesses en avis de contravention

Le ratio avis de contravention/dossiers d'infraction (ACO/DIF) du contrôle automatisé des vitesses pour les immatriculations françaises s'élève à 73,4 % sur l'année 2021. Il est en baisse par rapport au ratio 2020 de 75,6 % (-2,2 points), en raison notamment de l'allongement des délais de traitement au second semestre et d'une hausse du volume d'infractions à traiter par rapport à 2020. Mais il reste très supérieur aux ratios 2018 et 2019 (respectivement 66,5 % et 65,1 %), grâce au renouvellement des radars dégradés en 2018-2019 pendant les mouvements sociaux (« gilets jaunes ») ainsi qu'à la modernisation du parc des radars.

Le ratio ACO/DIF du contrôle automatisé des vitesses pour les immatriculations des pays partenaires s'élève à 69,8 % sur l'année 2021, proportion inférieure de deux points à celui de 2020 (71,7 %), également du fait de l'allongement des délais de traitement au second semestre 2021, mais supérieur à ceux de 2018 (67,2 %) et 2019 (67,5 %), ce qui est également lié à la réhabilitation du parc des radars. Depuis janvier 2021, après le Brexit et l'arrêt du partenariat, il n'est plus possible d'envoyer un avis de contravention au titulaire d'un véhicule immatriculé au Royaume-Uni, qui compte le plus grand volume de véhicules flashés par les radars en France.

3 - Disponibilité des radars

Le taux de disponibilité annuel moyen en 2021 est de 86,93% . Oscillant entre 84,08 % et 89,38 %, il a été en hausse constante entre septembre 2020 et avril 2021. Le renouvellement du principal marché de maintenance a impacté le taux de disponibilité au second semestre. Toutefois, malgré le renouvellement, le taux de disponibilité sur un an n'a pas baissé.

Dans ce contexte d'amélioration du taux de disponibilité, la DSR a pour objectif d'atteindre le taux de 93 % au 31 décembre 2022.

4 - Nombre total de lettres de restitution et de retrait de points

L'indicateur de performance du CAS pour l'année 2021 relatif au nombre de lettres de restitution et de retrait de points s'établit ainsi :

- lettres 48 : 10 294 000 lettres (9 060 000 prévues) ;
- lettres 46 : 10 068 000 lettres (9 600 000 prévues)

Le nombre total (20 362 000) correspond à l'ensemble des lettres produites et expédiées par l'Imprimerie nationale, tant pour les retraits (lettres portant la référence 48) que pour les restitutions de points (lettres portant la référence 46). Il est en hausse significative par rapport à 2020 (16 740 000).

S'agissant de l'envoi de lettres de retrait de points, l'écart entre la prévision effectuée en 2020 et la réalisation constatée au titre de l'année 2021 quant au nombre de courriers adressés résulte de la reprise de la vie sociale et économique, après les mesures de limitation de déplacement consécutives à la crise sanitaire.

L'envoi des lettres de restitution de points est conditionné à l'absence d'infractions constatées pendant un délai déterminé et intervient donc de manière décalée. Ainsi, l'impact des mesures du confinement a fortement produit ses effets pendant l'année 2021.

5 - Taux de transformation des messages d'infraction émis par les

a) dispositifs de verbalisation électronique en avis de contravention (immatriculations françaises et étrangères).

Le ratio ACO/DIF du procès-verbal électronique (Pve) des services de l'Etat s'élève à 98,3 % en 2021 ; il est supérieur à l'objectif de 96 %. Sur l'ensemble des deux années précédentes (2019 et 2020), ce ratio ACO/DIF Pve Etat s'établit à 97,3 %.

Ce ratio élevé indique que le contexte de crise sanitaire durable n'a pas eu d'impact négatif sur la capacité à traiter les dossiers d'infraction pour envoi d'un avis de contravention en 2021. La volumétrie importante d'infractions Covid-19 relevées au premier semestre 2021, dont le taux de transformation en ACO est très important, a contribué à ce résultat.

Au sein des indicateurs du COP de l'ANTAI, après la forte baisse des années précédentes, une stabilisation des coûts de traitement unitaire de production des avis de contravention peut être relevée. Le coût unitaire d'un avis de contravention pour infraction relevée par un radar (ACO CA) s'élève à 0,36 € pour 2021 (0,39 € en 2020). Celui d'un ACO Pve est de 0,17 € (0,18 € en 2020). Ce résultat s'explique par les progrès de la dématérialisation, matérialisée par une augmentation du nombre d'e-ACO envoyés par l'ANTAI.

**Annexe n° 1 : : liste des publications récentes de
la Cour des comptes en lien avec les politiques
publiques concernées par la NEB**

Insérer les titres, dates et liens hypertexte vers les publications pertinentes

Evaluation de la politique publique de sécurité routière - juin 2021

La politique publique de sécurité routière, rapport (ccomptes.fr)

Annexe n° 2 : : Suivi des recommandations formulées au titre de l'exécution budgétaire 2020

N°	Recommandation formulée au sein de la note d'exécution budgétaire 2020	Réponse de l'administration	Analyse de la Cour	Appréciation par la Cour du degré de mise en œuvre*
1	DB-DSR-DGCL Supprimer le CAS et présenter, dans une annexe budgétaire unique, l'ensemble des dépenses de sécurité routière et les recettes issues des amendes de sécurité routière	La direction du budget est favorable à la suppression du CAS La délégation à la sécurité routière souhaite le maintien du CAS et la fusion des programmes 751 et 753. La DGCL n'est pas opposée à discuter de la suppression du CAS mais souhaite préserver le rôle des collectivités locales dans la politique de sécurité routière.	Recommandation reconduite en 2021	Non mise en oeuvre

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