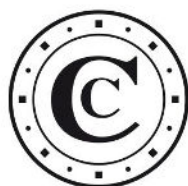


Cour des comptes



FINANCES ET COMPTES PUBLICS

ANALYSE DE L'EXÉCUTION BUDGÉTAIRE 2022

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

Avril 2023

Sommaire

SYNTHÈSE.....	5
RECOMMANDATION UNIQUE	7
INTRODUCTION	9
CHAPITRE I UN CAS QUI N’ATTEINT PLUS SON OBJECTIF.....	13
I - DES ÉVOLUTIONS QUI RENDENT L’ARCHITECTURE DU CAS TRÈS COMPLEXE ET PEU LISIBLE.....	14
II - UN CAS ÉLOIGNÉ DE SON OBJECTIF INITIAL.....	15
A - Une partie des recettes sans lien avec la sécurité routière.....	15
B - Seulement 63 % des dépenses du CAS ont un lien avec la sécurité routière	16
III - UNE DOCUMENTATION COPIEUSE MAIS PAS SUFFISAMMENT LISIBLE	17
IV - DES INDICATEURS DE PERFORMANCE SANS LIEN AVEC LES RÉSULTATS DE LA POLITIQUE DE CONTRÔLE SANCTION AUTOMATISÉ.....	18
CHAPITRE II ANALYSE DE L’EXÉCUTION BUDGÉTAIRE	21
I - UNE BAISSSE DE 9 % DES RECETTES EN PROGRAMMATION.....	21
A - Des hypothèses de prévisions en forte baisse pour les recettes issues des amendes forfaitaires non majorées	21
B - Une baisse moins importante des recettes pour les autres amendes	22
II - LA GESTION DES CRÉDITS ET SA RÉGULARITÉ.....	23
A - Des prévisions de recettes sous-estimées en LFI	23
B - Des ajustements en lois de finances rectificative et en fin de gestion	24
C - La mise en œuvre du mécanisme de compensation.....	25
D - Des reports de crédits.....	25
III - ANALYSE DE L’ÉVOLUTION DE LA DÉPENSE ET DE SES COMPOSANTES	26
IV - PERSPECTIVES ASSOCIÉES À LA TRAJECTOIRE BUDGÉTAIRE.....	27
A - Soldes budgétaires et cumulés	27
B - Perspectives associées à la trajectoire budgétaire	27
CHAPITRE III POINTS D’ATTENTION PAR PROGRAMME.....	29
I - PROGRAMME N° 751 – STRUCTURES ET DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE	29
A - Des dépenses en baisse malgré une augmentation du nombre de radars et une forte inflation des coûts de maintenance.....	30
B - Une dotation à l’ANTAI régulièrement réduite en LFR	33
C - Des dépenses de communication variables d’ajustement des dépenses du programme	33
D - Des dépenses de modernisation des systèmes d’information systématiquement sous-budgétisées	33
E - Des marchés pluriannuels d’équipements qui maintiennent les charges à payer à un niveau élevé	34
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.....	34
III - L’ANTAI.....	36
A - L’exercice de la tutelle de l’agence.....	36
B - Les ressources de l’ANTAI.....	37
C - Les emplois	37
D - Des dépenses en baisse par rapport à 2021 mais qui se maintiennent à un niveau élevé	38
E - Un fonds de roulement en baisse sensible mais qui reste à un niveau élevé	39
F - Des indicateurs de performance aux résultats encourageants.....	40

ANNEXES	43
ANNEXE N° 1. LISTE DES PUBLICATIONS RÉCENTES DE LA COUR DES COMPTES EN LIEN AVEC LES POLITIQUES PUBLIQUES CONCERNÉES PAR LA NEB	44
ANNEXE N° 2. SUIVI DES RECOMMANDATIONS FORMULÉES AU TITRE DE L'EXÉCUTION BUDGÉTAIRE 2021	45

Synthèse

Un compte d'affectation spéciale éloigné de son objectif initial

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 2022, seulement 86 % des recettes des amendes sont affectées au CAS, soit 1 535 M€ sur 1 784 M€.

Certaines dépenses imputées sur le CAS n'ont aucun lien avec la sécurité routière. En LFI, seulement 63 % 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 et à créer des amendes sans lien avec la sécurité routière dont les produits doivent faire l'objet d'un retraitement pour être sortis du CAS.

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 3 752 M€ au PLF 2022².

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.

Une prévision prudente mais sous-estimée en LFI

Après deux années de surestimation du montant des recettes en raison de la crise Covid, les prévisions de recettes pour 2022 sont en baisse de 9 % par rapport à la LFI 2021.

Les hypothèses retenues au titre de l'année 2022 pour fixer les prévisions de recettes sont proches de celles retenues en 2021. Le nombre d'équipements de contrôle est affiché à 4 700 et mérite d'être mis en cohérence avec l'objectif affiché dans la JPE du PAP à 4 500 appareils. Le taux de disponibilité est prévu en nette augmentation, alors que les objectifs 2021 n'avaient pas été atteints.

Les recettes encaissées au cours de l'année sous revue ont été supérieures de 5 % aux prévisions de la LFI 2022. 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 en baisse de 1 %.

Le taux de disponibilité des radars n'a jamais atteint l'objectif affiché et a oscillé entre 81 % et 91 % avec une moyenne annuelle à 87 %, identique à celle obtenue en 2021. Des problèmes

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 2022 « sécurité routière » : total des crédits en AE consacrés à la politique transversale au PLF 2021.

techniques et le renouvellement du marché de maintenance ont fortement impacté la disponibilité des radars pendant plusieurs mois.

La loi de finances rectificative de fin d'année³ a pris en compte la hausse des prévisions de recettes et a ajusté les montants de ressources prévus par affectataire, en augmentant sensiblement les crédits des programmes 754 (+ 68 M€) et 755 (+ 60 M€). La subvention versée par le programme 751 à l'ANTAI a été minorée de 7 M€ en AE et CP pour tenir compte de la situation de trésorerie de l'agence et d'un moindre besoin.

L'ANTAI a connu une activité soutenue et ses indicateurs de performance enregistrent des résultats encourageants. Cette augmentation d'activité a vocation à se confirmer avec la mise en œuvre des dispositions de la loi d'orientation et de programmation du ministère qui prévoit un relèvement du plafond d'emplois. Les dépenses 2022 de l'ANTAI sont en baisse par rapport à 2021 mais restent à un niveau élevé. Malgré une diminution de la subvention du programme 751 en fin de gestion, le niveau de trésorerie de l'ANTAI se maintient à un niveau très élevé.

³ Loi n°2022-1499 du 1^{er} décembre 2022 de finances rectificative pour 2022

Recommandation unique

(Recommandation réitérée) 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 (*DB, SG MIOM, DSR*).

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 ses notes d'analyse de l'exécution budgétaire 2020 et 2021. Cette position est partagée par la direction du budget.

L'année 2022 a été marquée par une augmentation des recettes au regard des deux années précédentes particulièrement impactées par la crise sanitaire et les confinements⁵.

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.

Compte d'affectation spéciale « 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

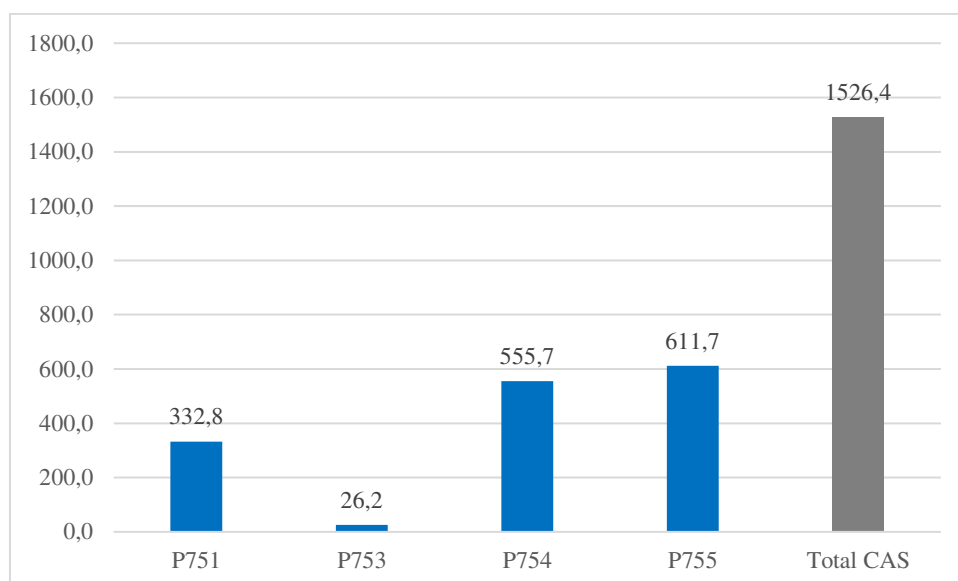
Programme 754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routière ; responsable : directeur général des collectivités locales (DGCL) ; CBCM : ministère de l'intérieur

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

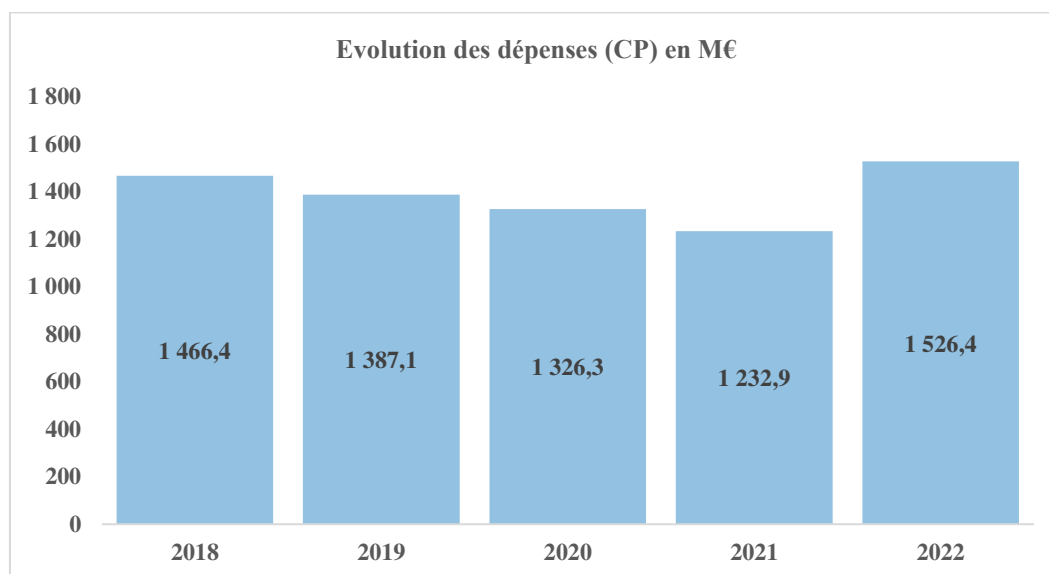
⁴ Article 49 de la loi n°2005-1719 du 30 décembre 2005

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

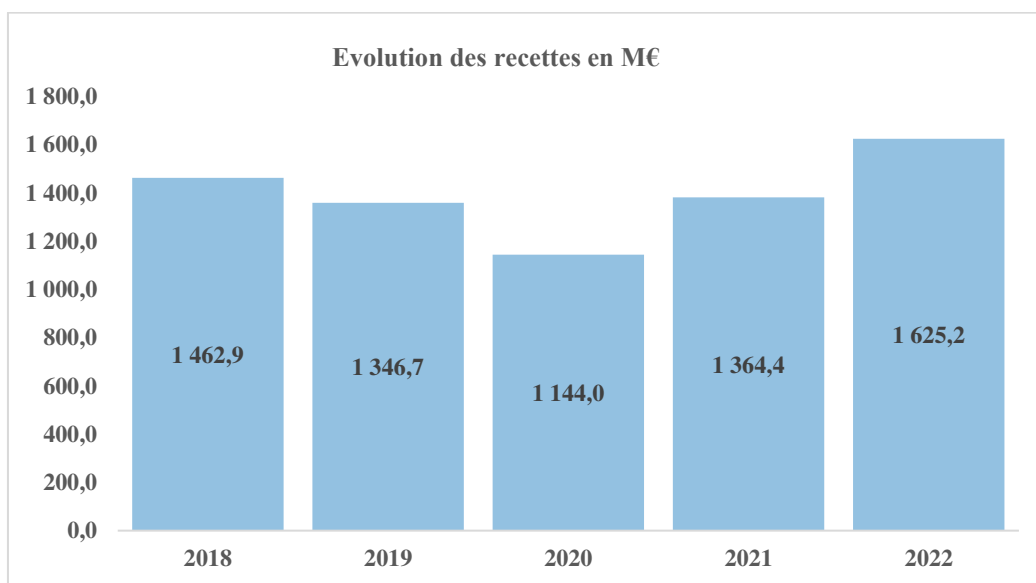
**Graphique n° 1 : CAS « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers » -
Exécution 2022 (CP, en M€)**



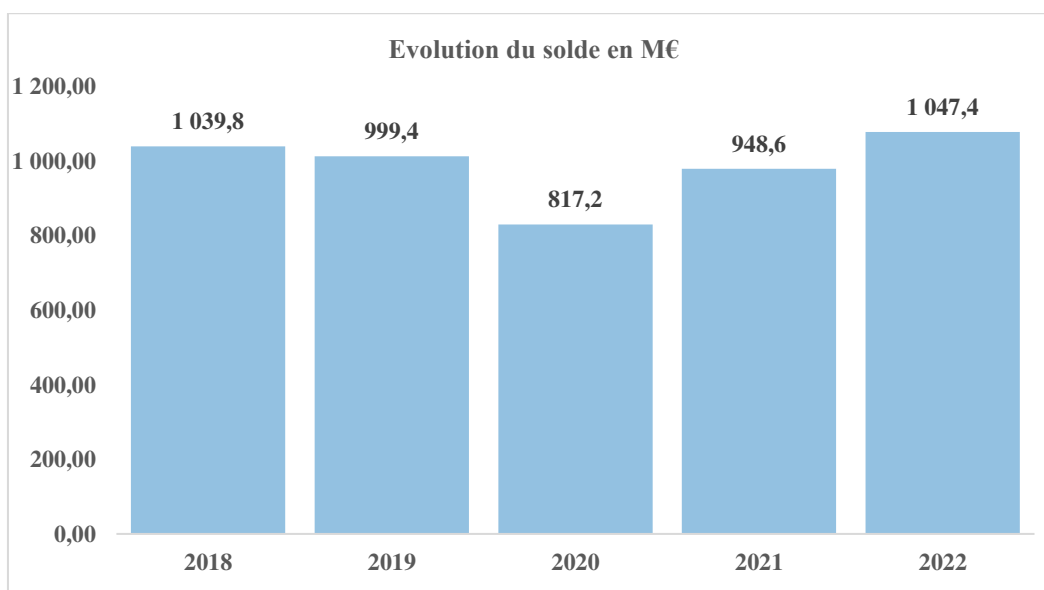
Source : Cour des comptes



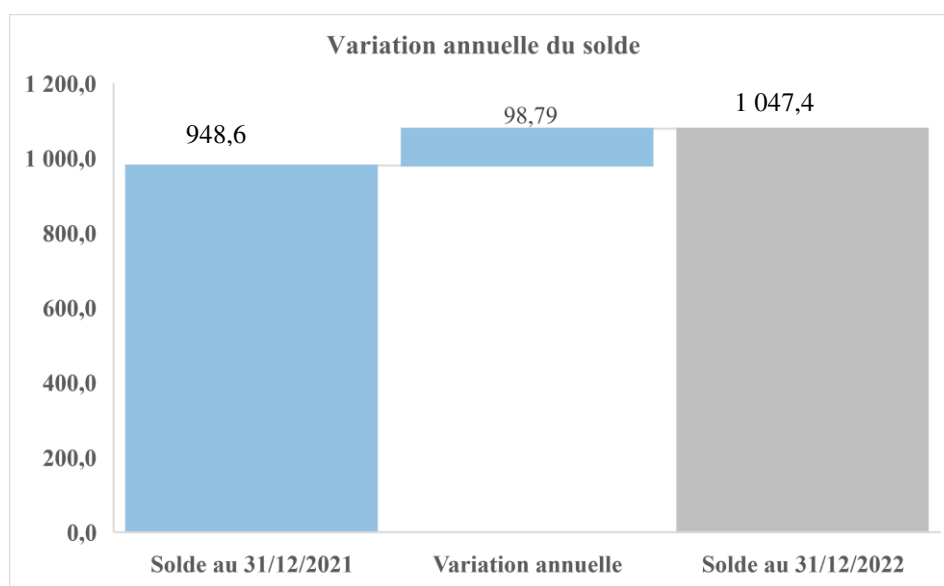
Source : Cour des comptes



Source : Cour des comptes



Source : Cour des comptes



Source : Cour des comptes

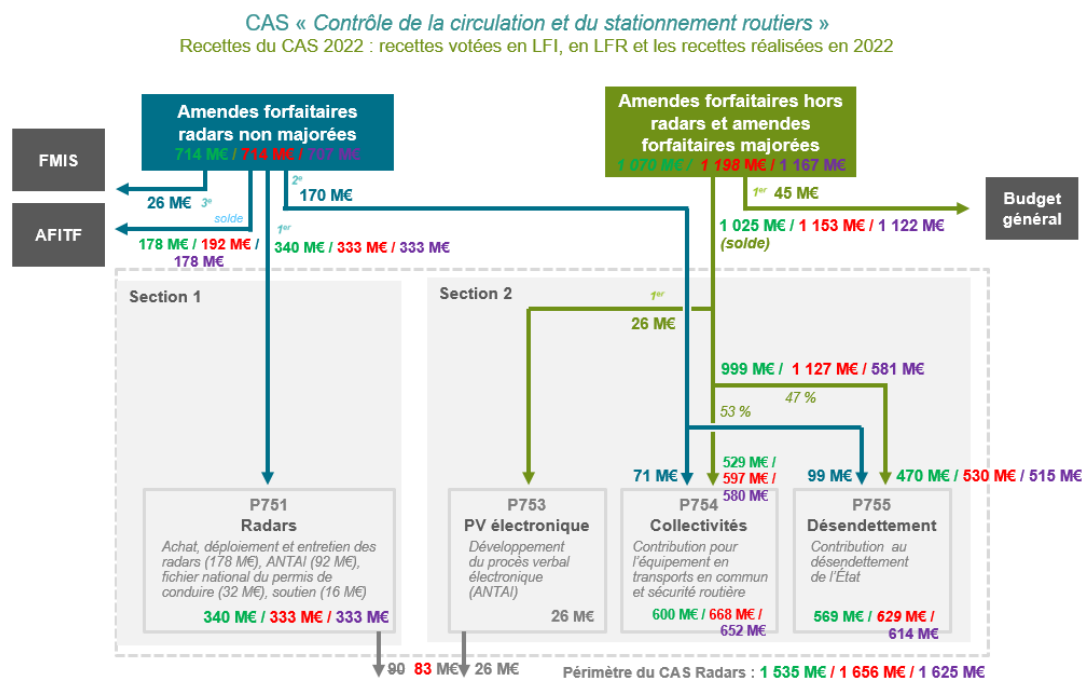
Chapitre I

Un cas qui n'atteint plus son objectif

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. Le CAS devait démontrer le lien entre les recettes issues de la verbalisation automatisée et les dépenses liées à la sécurité routière.

Les nombreuses modifications apportées à son architecture et son fonctionnement au cours des 17 dernières années rendent aujourd'hui ce lien peu lisible et l'objectif initial qui a concouru à la création du CAS n'est plus atteint.

Graphique n° 2 : CAS « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers » - Exécution 2022 (CP, en M€)



Légende :
 XXX M€ Montant LFI
 XXX M€ Montant LFR2
 XXX M€ Montant constaté

Source : Direction du budget

I - Des évolutions qui rendent l'architecture du CAS très complexe et peu lisible

L'architecture du CAS a fait l'objet de plusieurs évolutions qui expliquent sa complexité actuelle.

- la loi de finances pour 2011⁶ 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)⁷ 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 communes qui n'ont pas souhaitées entrer dans le champ de la réforme et pour les amendes pour stationnement dangereux ;
- la loi de finances pour 2016⁸ 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 de France (AFITF) et au fonds pour la modernisation et l'investissement en santé (FMIS).
 - 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 gestion du Pve ; le programme 754 – *Contribution à l'équipement des collectivités*

⁶ Article 62 loi n°2010-1657 du 29 décembre 2010 de finances pour 2011.

⁷ Article 63 loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 modifiée de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

⁸ Article 45 loi n°2015-1785 du 29 décembre 2015 de finances pour 2016.

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. Cette action de modernisation est 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€ au titre des frais liés à l'envoi et au traitement des avis de contravention.

La délégation à la sécurité routière appelle encore cette année à fusionner ce programme avec le programme 751, qui subventionne également l'ANTAI. Cette modification nécessiterait le recours à la voie législative, en raison de l'appartenance de ces deux programmes à deux sections différentes du CAS. A ce jour, le statu quo est maintenu dans l'attente d'une décision sur l'avenir de l'ensemble 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 versements de recettes.

Le programme 754 fait l'objet d'une gestion particulièrement complexe. 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 aucun lien avec la sécurité routière. Il représente pourtant 37 % des crédits du CAS en LFI 2022.

II - Un CAS éloigné de son objectif initial

La préoccupation 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 par ailleurs des sondages périodiques sur son acceptation par la population.

Au cours de l'année 2022, aucune mesure n'est venue améliorer la visibilité du périmètre ou de l'architecture du CAS.

A - Une partie des recettes sans lien avec la sécurité routière

Le montant prévisionnel de recettes des amendes de circulation prévu en LFI est de 1784 M€. Seulement 86 % de ces recettes viennent abonder le CAS, soit 1535 M€. C'est légèrement mieux qu'en 2021, année au cours de laquelle seulement 82 % des recettes avaient été reversées au CAS (1611 M€, pour 1960 M€ de recettes).

Ce taux est lié aux modalités de reversement des recettes au sein du CAS :

- les recettes des amendes forfaitaires radars non majorées reversées dans les deux sections du CAS ne peuvent dépasser 340 M€ pour la section 1 et 170 M€ pour la section 2 (soit 72 % des recettes prévues en LFI 2022). Le reste subventionne (hors CAS) le FMIS pour un montant fixe de 26 M€ et l'AFITF. Plus le montant de la prévision de recettes est élevé, plus la subvention de l'AFITF est importante. En 2022, la subvention attribuée à l'AFITF en LFI est de 177 M€ (contre 278 M€ en 2021) ;
- les amendes forfaitaires hors radars et amendes forfaitaires majorées sont reversées dans la section 2 du CAS à l'exception d'un montant fixe de 45 M€ affecté au budget de l'État qui n'a aucun lien avec la sécurité routière.

À l'inverse, le CAS reçoit des recettes issues des procès-verbaux électronique (Pve), sans lien avec la sécurité routière qui nécessitent un retraitement 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 par la direction générale des finances publiques (DGFIP) en juillet et janvier n+1 pour le solde et rend leur suivi compliqué.

Ainsi, en 2022, le retraitement de ces amendes s'est élevé à 51 M€ encaissés en 2022 dont une part correspond à des amendes covid des années 2020 et 2021.

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 prison⁹ va accentuer ce phénomène, alors que peu de ces infractions relèvent de la sécurité routière.

La loi relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale (3DS)¹⁰ prévoit la possibilité pour les collectivités d'acquérir et de mettre en œuvre des équipements de contrôle automatisé. Toutefois, la gestion des dossiers d'infraction et le recouvrement des amendes nécessiteront des processus formalisés qui sont à développer.

B - Seulement 63 % des dépenses du CAS ont un lien avec la sécurité routière

La LFI 2022 prévoit l'affectation de 569 M€, soit 37 % des dépenses du CAS, au programme 755 « *Contribution au désendettement de l'État* ». Ce programme n'a aucun lien avec la sécurité routière.

Au sein du programme P754 « *Contribution pour l'équipement en transport en commun et sécurité routière* », les recettes du CAS sont enregistrées dans la section investissement du budget des collectivités. Ces crédits qui ne représentent qu'un très faible pourcentage des dépenses d'infrastructure routière des départements sont globalisés sur des opérations d'infrastructure dont le lien avec la sécurité routière n'est ni démontré, ni contrôlé.

⁹ Discours de Nice du 10 janvier 2022

¹⁰ La loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale.

La LFI ne prévoit d'affecter que 86 % des recettes des amendes de la circulation routière au CAS, soit 1 535 M€. Sur ce montant, seulement 63 % des dépenses ont un lien avec la sécurité routière. Les dépenses de sécurité routière du CAS ne représentent par conséquent que 54 % 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 3 752 M€ AE et 3 703 M€ CP au PLF 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 copieuse mais pas suffisamment lisible

L'insuffisante lisibilité du CAS a conduit à la création, en LFI 2016, d'un document annexe au PLF précisant l'utilisation par l'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, reposant sur des périmètres et des approches différentes de la politique de sécurité routière gagneraient à être remplacés par un document unique, traitant l'ensemble de cette politique.

Ainsi, les projets des établissements de santé en lien avec la sécurité routière et financés par le FMIS sont détaillés dans une annexe du document annexe au projet de loi de finances pour 2023 permettant un suivi précis des 26 M€ de subventions attribuées.

Inversement, l'usage des crédits de l'AFITF et des collectivités territoriales sur les projets d'investissements majeurs est beaucoup moins précis et ne permet pas toujours de faire lien avec des opérations liées à la sécurité routière.

Si des efforts ont été accomplis 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 parfois 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 - Des indicateurs de performance sans lien avec les résultats de la politique de contrôle sanction automatisé

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 du contrôle automatisé, mais à la performance de ses moyens (disponibilité des radars, taux de transformation des messages d'infraction...). 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 maquette des indicateurs de performance du programme 751 a été modifiée au PLF 2023. L'objectif 2 « assurer la gestion des droits à conduire et l'information des titulaires de permis de conduire quant à leur solde de points » et l'indicateur 2.1 « nombre total de lettres de restitution et de retrait de points » sont supprimés car il s'agissait davantage d'indicateurs d'activité que d'indicateurs de performance.

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 ses notes d'analyse de l'exécution budgétaire 2020 et 2021, a recommandé la suppression du CAS et la création d'une annexe budgétaire unique décrivant l'ensemble des recettes et des dépenses affectées à la sécurité routière.

Le secrétaire général du ministère de l'intérieur indique qu'il n'est pas favorable à une intégration du CAS au budget général en raison de la perte de lisibilité que cette action pourrait induire sur la visibilité des moyens alloués à la politique du contrôle automatisé et à celle des recettes. Il reconnaît que les recettes n'entrent pas toutes dans le champ du CAS mais qu'elles sont toutes retracées et justifiées dans les documents budgétaires adressés chaque année au parlement et rappelle que le principe de cette affectation spéciale est encadré par la loi de finances.

La déléguée interministérielle à la sécurité routière considère que le dispositif remplit toujours son objectif initial d'être un mécanisme d'affectation pérenne et transparent du produit des amendes des radars automatiques et ainsi de contribuer à son acceptabilité. Elle considère qu'une intégration au budget général aurait pour effet de rompre ce lien direct et nuirait à la visibilité des moyens affectés aux actions et par conséquent pourrait affecter l'acceptabilité de la politique du contrôle automatisé. Elle ajoute que la suppression du CAS aurait également pour premier effet symbolique de faire peser sur le seul contribuable l'intégralité de l'effort consenti par l'État pour lutter contre l'insécurité routière et rappelle que dans leurs réponses au RPT relatif à la sécurité routière, le Premier ministre et l'assemblée des départements de France ont rappelé la nécessité de conserver une parfaite lisibilité de l'affectation des amendes de radar aux dépenses de sécurité routière pour des motifs d'acceptation des dispositifs de contrôle sanction automatisés. Elle précise que l'intégralité des recettes et des dépenses sont retracées dans les documents budgétaires.

Les arguments présentés par le secrétaire général du ministère de l'intérieur et la déléguée à la sécurité routière ne peuvent pas être retenus. En effet, compte tenu de l'évolution qu'il a connue, le CAS n'assure plus la lisibilité recherchée à l'origine. Il ne garantit pas la bonne correspondance entre les recettes issues des contrôles automatisés et les dépenses de sécurité routière.

La direction du budget, qui partage l'analyse de la Cour, réitère sa proposition de rebudgétiser le CAS, mettant en avant, elle aussi, une architecture complexe et un dispositif peu lisible. La création de canaux spécifiques de reversement via le CAS des amendes « zones à faibles émissions (ZFE) » dès 2024 et des amendes issues des radars installés par les collectivités viendront renforcer ce constat d'illisibilité. D'autre part, les crises des dernières années (gilets jaunes, Covid...) ont démontré la sensibilité à la conjoncture des recettes du CAS affectées à la politique de sécurité routière et les difficultés induites pour la gestion budgétaire, notamment sur le programme 754, ce qui affecte de façon plus ou moins prononcée les ressources des collectivités. C'est pourquoi la direction du budget est favorable à une budgétisation du CAS.

La rebudgétisation du CAS pourrait s'opérer en trois temps :

- L'intégration du programme 754 au sein du budget général de l' sous la forme d'une dotation budgétaire au sein de la mission « Relations avec les collectivités territoriales » ce qui apporterait de la simplicité, de la lisibilité et de la prévisibilité aux collectivités. Cette réforme pourrait s'accompagner d'un mécanisme de lissage visant à prémunir les collectivités face aux fluctuations de recettes.
- Fusionner les programmes 751 et 753. Ces programmes financent des dépenses de même nature qui dans l'hypothèse d'une rebudgétisation totale devraient être intégralement rattachées au programme 207 « Sécurité et éducation routières » qui supporte également des dépenses de même nature. Dans le contexte de l'inscription de l'ensemble des moyens du ministère de l'intérieur au sein de sa loi d'orientation et de programmation (LOPMI), les programmes 751 et 753 intègrent désormais les plafonds arbitrés transversalement ce qui vient relativiser un peu plus encore l'opportunité d'un recours à un compte d'affectation spécial.
- Le programme 755 « Désendettement de l' » pourrait être substitué par un versement direct au budget général, sur le modèle du préciput opéré sur le produit des amendes forfaitaires majorées (45 M€).
- Enfin, dans l'hypothèse d'une suppression du CAS par voie de rebudgétisation, la pertinence de l'affectation d'une fraction des amendes à l'AFITF doit être réinterrogée. Cette affectation de recettes pourrait être remplacée par une subvention du budget général de l'. Cette rebudgétisation pourrait aller de pair avec l'intégration d'une dimension environnementale par la cotation des crédits au sein du budget vert de l'Etat et par le verdissement des crédits portés par le programme 754.

La direction générale des collectivités locales (DGCL) indique qu'elle est indirectement concernée par la recommandation de la Cour. La DGCL rappelle que les échanges visant à améliorer la lisibilité du CAS, tout en préservant un lien direct et clair entre les recettes issues de la lutte contre la délinquance routière et les investissements de sécurité routière réalisés par les collectivités, se poursuivent. Elle insiste sur le fait qu'une rebudgétisation du CAS ne pourrait être envisagée que si elle s'accompagnait de garanties visant à assurer aux collectivités territoriales la stabilité et la prévisibilité des montants versés d'une année sur l'autre.

RECOMMANDATION UNIQUE

La Cour réitère la recommandation suivante :

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 (DB, SG MIOM, DSR).

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 de l'ensemble des recettes des amendes s'impose, y compris avant attribution au CAS. L'analyse des dépenses, en revanche, ne concerne que le CAS lui-même.

I - Une baisse de 9 % des recettes en programmation

La LFI 2022 prévoit un montant de recettes des amendes issues du contrôle automatisé de 1784 M€, soit une baisse de 9 % par rapport à la LFI 2021. Cette baisse est toutefois moins marquée sur les crédits reversés au CAS estimés à 1535 M€, soit - 4,7 %.

Ce décalage s'explique par la baisse de près de 12 % des prévisions de recettes issues des amendes forfaitaires radars non majorées, dont une part importante vient abonder l'AFITF qui voit son versement passer de 278 M€ en LFI 2021 à 177 M€ en LFI 2022.

Si le FMIS et les deux sections du CAS perçoivent un montant fixe reconduit chaque année en loi de finances, ce n'est pas le cas de l'AFITF, dernier affectataire des recettes, dont le versement subi les évolutions à la hausse comme à la baisse des prévisions du produit des amendes forfaitaires issu du contrôle automatisé.

A - Des hypothèses de prévisions en forte baisse 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.

Suite aux fortes baisses des recettes 2020 liées aux confinements pendant la crise sanitaire, les prévisions pour 2021 avaient anticipé un retour à la normale qui ne s'était pas produit entraînant des difficultés dans la gestion des crédits du CAS en cours d'année. Les prévisions 2022 sont prudentes, en baisse de près de 12 % par rapport à 2021 et proche du niveau de 2020.

Le tableau n°1 retrace les éléments qui concourent aux hypothèses de prévision de recettes forfaitaires radars en 2021 et 2022.

**Tableau n° 1 : hypothèses de recettes des amendes forfaitaires radars
en 2021 et 2022**

	2021	2022
<i>Nombre d'équipements de contrôles installés</i>	4700	4700
<i>Taux de disponibilité des équipements</i>	93 %	93 %
<i>Nombre de messages d'infractions (MIF) en millions</i>	26,74	24,72
<i>Taux de transformation des MIF en avis de contravention (ACO)</i>	66 %	70 %
<i>Nombre d'ACO en millions</i>	17,52	16,9
<i>Taux de paiement ACO immatriculations françaises</i>	77 %	73 %
<i>Taux de paiement ACO immatriculations étrangères</i>	65 %	73 %
<i>Recettes en M€</i>	809	714
<i>Evolution 2022/2021</i>	- 12 %	

Source : Cour des comptes d'après données de la Délégation à la sécurité routière

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, chaque année, une loi de finances rectificative intervient pour déroger à la clé de répartition et abonder ou minorer l'affectation des recettes. En 2022, la loi de finances rectificative¹¹ a revu à la baisse les crédits du programme 751 du fait d'un moindre besoin de l'ANTAI et a abondé à hauteur de 7 M€ les recettes affectées à l'AFITF.

B - Une baisse moins importante 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. En raison de la crise sanitaire, les années 2020 et 2021 avaient conduit à revoir les recettes à la baisse par rapport aux prévisions.

Pour 2022, une baisse de 7 % à 1070 M€ est anticipée par rapport à la LFI 2021.

¹¹ Loi de finances rectificative n°2022-1499 du 1^{er} décembre 2022 – article 4

Tableau n° 2 : recettes votées en LFI autres que les amendes forfaitaires radars en 2021 et 2022

	2021	2022
<i>Total en M€</i>	1151	1070
<i>Evolution 2022/2021</i>	-7 %	

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 sous-estimées en LFI

Les recettes prévues en LFI 2022 s'élevaient à 1784 M€, dont 714 M€ pour les amendes forfaitaires radar non majorées et 1070 M€ pour les amendes forfaitaires hors radars et les amendes forfaitaires majorées.

Si les années 2020 et 2021 ont donné lieu à une surestimation du produit des amendes par rapport aux prévisions, les recettes réellement encaissées en 2022 ont été supérieures de 90 M€ (soit 5 %) à la prévision en LFI. Cette hausse a principalement bénéficié au CAS.

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

Le produit des amendes forfaitaires radars non majorées s'est élevé à 707 M€ pour une estimation de 714 M€ en LFI, soit une baisse de 1 %.

Cette diminution de 7 M€ a intégralement porté sur la section 1 réduisant la subvention à l'ANTAI en provenance du programme 751 de 90 M€ à 83 M€ suite à un moindre besoin.

L'AFITF (hors CAS) a vu sa dotation maintenue à 178 M€ comme initialement prévu en LFI après avoir été abondée en loi de finances rectificative à 192 M€.

Les hypothèses conduisant à l'évaluation des prévisions de recettes sont difficiles à établir au regard des facteurs internes mais également externes, parfois non prévisibles, pesant sur leurs réalisations.

Le taux de disponibilité des radars a oscillé entre 81 % et 91 %, avec une moyenne annuelle de 87 % identique à celle obtenue en 2021. Ce résultat reste en deçà des 93 % qui ont servi de base pour la prévision de recettes. Des problèmes techniques et l'échéance de renouvellement du marché de maintenance ont impacté le taux de disponibilité malgré la baisse des dégradations.

Le ratio avis de contravention / dossiers d'infraction du contrôle automatisé des vitesses pour les immatriculations françaises a baissé en 2022 pour s'établir à 72,6 %. C'est 0,8 points de moins qu'en 2021 et 3 points de moins qu'en 2020. L'agence nationale de traitement

automatisé des infractions (ANTAI), opérateur du CAS, a dû faire face à des problèmes techniques sur certains appareils de contrôle et des modifications sur le système informatique pour le répertoire des entreprises et des établissements (SIRENE).

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

Les prévisions de recettes ont été revues en hausse en LFR n°2 portant le plafond du programme de 1070 M€ (prévision LFI) à 1198 M€. Au 31 décembre 2022, le produit des amendes majorées et autres amendes s'est finalement établi à 1167 M€.

Le taux de paiement par famille d'infractions varie fortement¹². Ainsi, pour les amendes Pve liées au périmètre routier, en hausse de 4%, le taux de paiement s'élève à 53,5 % en légère augmentation. Les infractions de la famille du périmètre non routier baissent de 81 % en raison de la fin des amendes Covid qui ont chuté de 92 % sur la période de référence. Le taux de paiement atteint seulement 27,9 % pour les amendes liées au périmètre non routier traduisant un recul de l'acceptation des amendes par les contrevenants sur ce périmètre.

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

La loi de finances rectificative du 1^{er} décembre 2022 a eu pour effet de maintenir le montant des amendes forfaitaires radars majorées à 714 M€ mais a modifié l'affectation des recettes entre le programme 751 et l'AFITF et a revu à la hausse la prévision de recettes des amendes forfaitaires hors radars et amendes forfaitaires majorées de 1070 M€ à 1198 M€.

Dans son article 4, la loi de finances rectificative pour 2022 limite à 502,95 M€ le produit des amendes forfaitaires perçues par la voie de systèmes automatiques de contrôle et sanction et affecte 332,95 M€ à la première section « *contrôle automatisé* » et 170 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 7 M€ CP et 7 M€ AE, qui ont portés sur le versement de la subvention du P751 à l'ANTAI, dont le montant est passé de 90 M€ à 83 M€.

Sur la deuxième section, l'affectation est inchangée par rapport à la LFI et les crédits sont répartis à hauteur de 71 M€ sur le programme 754 et 99 M€ sur le programme 755.

La loi de finances rectificative pour 2022 augmente également de 128 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 augmentation conduit à abonder de 68 M€ le programme 754 et de 60 M€ le programme 755.

Les difficultés à évaluer avec précision les recettes du CAS ont également conduit à revoir, entre la LFR et la fin de gestion, le niveau des recettes. Ainsi, le programme 755, dont

¹² Pour ces familles d'infractions, les données de la période de référence vont de juillet 2021 à juin 2022.

la prévision de dépenses était passé de 569 M€ à 629 M€ après la LFR, voit son niveau d'exécution limité à 614 M€, à la suite d'une baisse de 15 M€ des recettes effectives des amendes forfaitaires hors radars et amendes forfaitaires majorées.

C - La mise en œuvre du mécanisme de compensation

La loi MAPTAM a prévu un système de compensation des pertes de recettes liée à l'entrée en vigueur de la réforme du stationnement payant¹³.

En 2022, le mode de compensation d'Ile-de France-Mobilité (IDFM) et de la région Ile-de-France (RIF) a été une nouvelle fois mis en œuvre pour 70 communes concernées par des prélèvements sur fiscalité pour un montant de 55,5 M€ (contre 102 communes et 2 départements pour 95,2 M€ en 2021).

D - Des reports de crédits

Les reports de crédits ne concernent que les programmes 751 et 754.

Le programme 751 bénéficie du report de 0,16 M€ AE (arrêté du 26 janvier 2022) et de 29 M€ CP (arrêté du 22 février 2022) de 2021 sur 2022. Les CP reportés sont destinés à couvrir le règlement des factures des marchés de déploiement et de maintenance des dispositifs du contrôle automatisé (prestations de déploiement et maintenance des radars tourelles, fourniture et maintenance d'équipements déplaçables autonomes...).

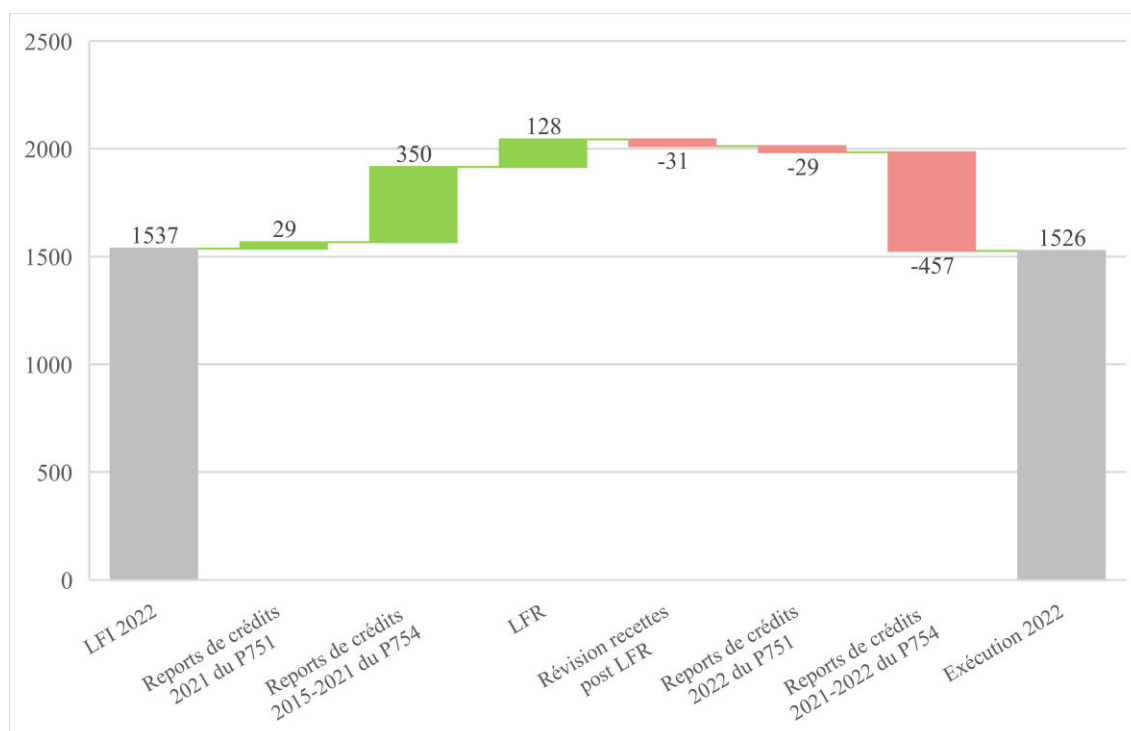
Un retrait de 4,07 M€ d'autorisations d'engagement affectées non engagées (AENE) a été réalisé fin 2022. Les tranches fonctionnelles concernées correspondent à des anciens marchés du contrôle automatisé qui sont désormais clos. Les AE correspondantes, qui n'ont pas vocation à être recyclées, ont été bloquées par le CBCM et seront annulées dans la loi de règlement.

Les CP non consommés à hauteur de 29,17 M€ font l'objet d'une demande de report sur 2023.

La particularité du programme 754 réside dans le fait que le produit des amendes est versé selon des échéances qui ne correspondent pas au calendrier budgétaire. Les reports de 2021 sur 2022 portent sur des crédits non consommés au titre des exercices 2015 à 2021 pour un montant de 349,5 M€ AE et 349,6 M€ CP (arrêté du 24 février 2022).

Le montant des crédits reportés de 2022 sur 2023 s'élève à 462,4 M€ en AE et CP en hausse par rapport à 2021 en raison de l'augmentation du produit des amendes 2022 par rapport à 2021.

¹³ Ce mode de compensation est prévu par l'article 45 de la loi de finances pour 2016 qui organise à l'intérieure du CAS un prélèvement sur le produit des amendes radars.

Graphique n° 3 : de la LFI à l'exécution (CP, en M€)

Source : Cour des comptes

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

Pour la première fois depuis 2018 les dépenses du CAS sont en hausse. Sur la période 2018-2021, les dépenses du CAS ont baissé de 16 %. En 2022, elles augmentent de 24 % et sont à leur plus haut niveau à 1526 M€.

L'augmentation importante des dépenses du programmes 754 (+ 34 %) et du programme 755 (+ 33 %) qui représentent 76 % des dépenses du CAS en 2022, sont le facteur déterminant de cette évolution.

Les dépenses du programme 755 n'ont aucun lien avec la sécurité routière et contribuent au désendettement de l'État. Le montant exécuté chaque année dépend du niveau des recettes et peut faire l'objet d'un abondement ou d'une annulation en loi de finances rectificative puis d'une actualisation en fin d'année. En 2022, la LFR abonde le programme 755 de 60 M€ à 629 M€. En 2021, la LFR avait annulé 118 M€ sur ce même programme à la suite de la baisse des recettes par rapport aux prévisions. Le montant des dépenses est ensuite actualisé au regard des recettes réelles et s'élève à 611,7 M€ en 2022.

Les dépenses du programme 754 avaient atteint un niveau historiquement bas en 2021 en raison de la chute du produit des amendes encaissé en 2020. La reprise observée en 2021 augmente mécaniquement les dépenses en 2022 qui s'élèvent à 555,7 M€.

Tableau n° 3 : évolution des dépenses du CAS par programme 2019-2022 (CP en M€)

<i>CAS</i>	2019	2020	2021	2022	Evolution 2021-2022
<i>P751</i>	294,1	301,6	334,0	332,8	-0,4 %
<i>P753</i>	26,2	26,2	26,2	26,2	0,0 %
<i>P754</i>	571,4	655,8	413,7	555,7	34,3 %
<i>P755</i>	495,3	342,7	459,0	611,7	33,3 %
Total	1387,1	1326,3	1232,9	1526,4	23,8 %

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 du CAS 2017-2022

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<i>Total recettes du CAS</i>	1528	1463	1347	1144	1364	1625
<i>Total dépenses du CAS</i>	1362	1466	1387	1326	1233	1526
<i>Solde budgétaire</i>	166	- 4	- 40	- 182	131	99
<i>Solde comptable</i>	1043	1039	999	817	948	1047

Source : Direction du budget

Le solde budgétaire est redevenu positif en 2021. En 2022, la très forte augmentation des recettes du CAS permet d'absorber la forte hausse des dépenses.

Le solde comptable retrouve un niveau très élevé à plus d'un milliard d'euros compte tenu de l'écart important entre recettes et dépenses en 2021 et 2022.

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 touchées la France : gilets jaunes puis Covid-19. Les rebonds observés en 2021 et 2022 n'ont pas encore permis de rejoindre le montant des recettes des amendes de 2017 à 1978 M€.

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 également être totalement exclu.

D'autres facteurs liés au changement climatique et aux politiques associées amènent à restreindre l'usage des véhicules routiers sans que des études d'impact sur les recettes du CAS soient menées.

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 350 M€ en AE et CP en 2022 contre 185 M€ en 2021.

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 2022, ont été reportés des crédits des répartitions des années 2015 à 2020.

Chapitre III

Points d'attention par programme

Compte tenu de la particularité des programme 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 « *Éducation routière et permis de conduire* ».

Les dépenses du programme 751 – *Structures et dispositifs de sécurité routière* ont été impactés par des mouvements réglementaires de report¹⁴ de 0,16 M€ AE et 29,01 M€ CP et d'annulation de crédits¹⁵ de 7 M€ en AE et CP. Ces reports étaient destinés à couvrir le règlement des factures des marchés de déploiement et de maintenance des dispositifs du contrôle automatisé.

La LFR2 annule 7 M€ en AE et CP sur l'action 2 (dotation ANTAI) afin de les réaffecter à l'AFITF.

L'action 1 « dispositif de contrôle », dont l'objet est de maintenir et de moderniser le parc d'équipements de contrôle, porte 56 % des crédits totaux du programme. La construction budgétaire en AE=CP ne se justifie pas au regard des marchés pluriannuels portés par cette action et des délais entre commandes et livraisons qui occasionnent chaque année des écarts significatifs entre engagements juridiques et crédits de paiement.

¹⁴ Arrêté du 26 janvier 2022 pour les AE et du 22 février 2022 pour les CP

¹⁵ Loi n°2022-1499 du 1^{er} décembre 2022 de finances rectificative pour 2022

Tableau n° 5 : LFI / Consommation (2022)

	LFI		Consommation	
	AE	CP	AE	CP
<i>Action 1</i>	191,73	191,73	183,79	186,61
<i>Action 2</i>	89,81	89,81	82,81	82,81
<i>Action 3</i>	16,91	16,91	10,38	14,64
<i>Action 4</i>	41,5	41,5	49,65	48,74
Total	339,95	339,95	326,63	332,79

Source : Cour des comptes

Tableau n° 6 : évolution des dépenses du programme 751 (2020-2022)

	2020		2021		2022	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP
<i>Action 1</i>	195	173,9	201,6	194,5	183,8	186,6
<i>Action 2</i>	67,9	68	73,6	73,6	82,8	82,8
<i>Action 3</i>	11,2	19	17,4	16,7	10,4	14,6
<i>Action 4</i>	41,6	40,6	54,7	49,2	49,7	48,7
Total	315,7	301,5	347,4	334,0	326,6	332,8

Source : délégation à la sécurité routière

A - Des dépenses en baisse malgré une augmentation du nombre de radars et une forte inflation 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.

Seulement 108 nouveaux radars ont été déployés en 2022 contre 198 en 2021 ce qui explique la sous consommation observée tout particulièrement sur les crédits de titre 5 (en 2020 et 2021 l'action 1 avait largement surconsommé les crédits prévus en LFI).

Tableau n° 7 : nombre de radars par type et évolution 2021-2022

<i>Types de radars</i>	2021	2022	Evolution
<i>Radars fixes</i>	926	844	- 82
<i>Radars tourelles</i>	998	1193	+ 195
<i>Radars discriminants</i>	446	469	+ 23
<i>Radars mobiles</i>	501	501	0
<i>Voitures radars</i>	485	498	+ 13
<i>Radars "feux rouges"</i>	590	534	-56
<i>Radars "passage à niveaux"</i>	71	71	0
<i>Radars "vitesse moyenne"</i>	97	80	- 17
<i>Radars chantiers</i>	308	340	+ 32
<i>Total</i>	4 422	4 530	+ 108
<i>Radars pédagogiques</i>	895	895	0

Source : Délégation à la sécurité routière

Le parc atteint 4 530 appareils à fin 2022 contre 4 422 en 2021. Ce chiffre correspond à l'objectif mentionné dans la JPE du P751 « *qu'il devrait compter au 31 décembre 2022 environ 4 500 appareils actifs* » mais la délégation routière indique utiliser le parc maximum de 4 700 appareils pour calculer les hypothèses de recettes. Ce point mérite d'être clarifié.

Le déploiement de l'externalisation de la conduite des voitures radars s'est poursuivi au cours de l'année pour atteindre l'objectif de couverture des 55 départements des 8 régions retenues.

**Tableau n° 8 : coûts moyens de maintenance par type de radars en €
(2021-2022)**

<i>Types radars</i>	2021	2022	Ecart
<i>Radars fixes</i>	3 948,60 €	5 137,1 €	+30,1 %
<i>Radars tourelles</i>	3 760,25 €	5649,8 €	+50,3 %
<i>Radars discriminants</i>	11 066,74 €	10 717,8 €	-3,2 %
<i>Radars mobiles</i>	1 802,13 €	2 143,2 €	+18,9 %
<i>Voitures radars</i>	31 321,51 €	41 325,2 €	+31,9 %
<i>Radars "feux rouges"</i>	6 379,68 €	7 072,2 €	+10,9 %
<i>Radars "passage à niveaux"</i>	2 682,83 €	3 127,8 €	+16,6 %
<i>Radars "vitesse moyenne"</i>	13 651,92 €	17 761,2 €	+30,1 %
<i>Radars pédagogiques</i>	496,32 €	512,7 €	+3,3 %
<i>Radars chantiers</i>	5 543,9 €	7 932,9 €	+43,1 %

Source : Délégation à la sécurité routière

Les coûts de maintenance (hors vandalisme) sont évalués par la Cour à 45 M€¹⁶ pour l'année 2022 contre 35 M€ en 2021

Les explications présentées de cette très forte hausse sont :

- l'augmentation du nombre de radars, et notamment de ceux dont les coûts de maintenance sont les plus onéreux (+195 radars tourelles, +13 voitures radars, +23 radars discriminants) ;
- la hausse du coût moyen de maintenance de presque tous les types de radars, et particulièrement des radars embarqués à bord de voiture (+32 %), des radars fixes (+30 %) et des radars tourelles (+50 %) ; ces trois catégories de radars représentent 56 % du parc total des radars.

Selon la DSR, la plus forte utilisation des voitures radars à conduite externalisée oblige à renouveler plus fréquemment les matériels et leur utilisation est renchéri par la hausse du coût des carburants. Par ailleurs, le renouvellement de certains marchés de maintenance en 2021 aurait conduit les candidats à relever leur offre pour tenir compte de l'inflation et des difficultés d'approvisionnement de certaines pièces détachées comme les semi-conducteurs.

Le coût de réparation des actes de vandalisme a globalement baissé de 2,5 M€ en 2022. La décision prise en 2019 de demander au fournisseur des radars tourelles de renforcer les mâts a fait baisser de 4,3 M€ les réparations liées au vandalisme sur ce type d'équipement qui demeure une cible privilégiée (baisse de 45 % des destructions de radars tourelles comparé à 2021). A l'inverse, les radars chantiers, plus accessibles, ont connu une hausse de 3 M€ de leurs coûts de réparation.

¹⁶ Evaluation basée sur le nombre de radars de chaque type (tableau 7) multiplié par le coût moyen unitaire pour chaque type (tableau 8) hors vandalisme.

B - Une dotation à l'ANTAI régulièrement réduite en LFR

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 2022 était en légère diminution de 2 M€ par rapport à l'année précédente, malgré une situation de trésorerie excédentaire de près de 60 M€ et une sous consommation chronique de la subvention pour charges de service public.

L'exécution 2022 a conduit à réduire une nouvelle fois cette subvention par l'annulation en loi de finances rectificative de 7 M€ au bénéfice de l'AFITF portant la subvention ANTAI de 90 M€ à 83 M€.

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 - Des dépenses de communication variables d'ajustement des dépenses du programme

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. La baisse des crédits résulte du choix de faire porter ces opérations principalement par le programme 207 « sécurité et éducation routière ». Les dépenses de communication du P 751 ont été transférées au P 207 dans le projet de loi de finances pour 2023, son montant devrait donc encore diminuer.

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 appelés « stupomètre », 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 appelé « ethylowheel ». Le fonds a été porté à 0,75 M€ en 2022 dont 0,25 M€ pour le programme 751.

D - Des dépenses de modernisation des systèmes d'information systématiquement sous-budgétisées

L'action 4 couvre les dépenses liées à la mise en œuvre du programme de modernisation du système d'information de l'éducation routière et du permis de conduire validé par la direction interministérielle du numérique (DINUM) en septembre 2019. Il permettra d'intégrer les fonctionnalités liées à la gestion de la formation et aux examens du permis de conduire.

Plus de 80% de la ressource AE et 60% de la ressource CP ont été consommés à fin août notamment en raison de la surconsommation des impressions de courriers de restitution et de retrait de points liée à des décalages d'une année sur l'autre (soit 1,47 millions de lettres supplémentaires par rapport à 2021 pour un surcoût de 3,5 M€).

Sous budgétisée en 2020 et 2021, les dépenses sont encore supérieures de près de 20 % à la LFI. Comme les années précédentes, l'action 4 bénéficie de redéploiements de crédits des autres actions du programme.

E - Des marchés pluriannuels d'équipements qui maintiennent les charges à payer à un niveau élevé

Le reste à payer au terme de l'exercice 2022 s'élève à 191,22 M€ en baisse de 6 M€ (soit - 3%). Cette baisse fait toutefois suite à une hausse de 35 M€ entre 2019 et 2021.

Il s'agit essentiellement de restes à payer sur l'action 1 « *Dispositifs de contrôle* », qui concernent des marchés pluriannuels de fournitures d'équipements radars et des paiements de travaux de déploiement et de maintenance qui interviennent parfois au cours des années qui suivent les commandes.

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 2016¹⁷.

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 pour 2013).

L'exécution en 2022 s'élève à 556 M€ (dont 64 M€ au bénéfice des départements).

¹⁷ 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 2022 du programme 754

	AE	CP
<i>Dépenses au titre de la répartition 2015</i>	3 704 €	3 704 €
<i>Dépenses au titre de la répartition 2016</i>	45 655 €	45 655 €
<i>Dépenses au titre de la répartition 2017</i>	50 311 €	50 311 €
<i>Dépenses au titre de la répartition 2018</i>	44 009 €	44 009 €
<i>Dépenses au titre de la répartition 2019</i>	177 829 €	177 829 €
<i>Dépenses au titre de la répartition 2020</i>	2 508 462 €	2 601 320 €
<i>Dépenses au titre de la répartition 2021</i>	488 858 591 €	488 903 424 €
<i>Dépenses au titre de la réserve pour rectification</i>	15 000 €	15 000 €
<i>Dépenses au titre de la répartition 2022*</i>	64 000 000 €	64 000 000 €
Total	555 703 560 €	555 841 252 €

**consommation des amendes radars 2022*

Source : Direction générale des collectivités locales (DGCL)

L'intégralité des reliquats de crédits non consommés des années 2015-2020 ont été exécutés en 2022. La DGCL a œuvré en 2022 auprès du préfet de Mayotte pour qu'il mette en œuvre son pouvoir de substitution afin de consommer ces crédits comme le préfet de Guyane l'avait fait en 2021.

Au 31 décembre 2022, les crédits non consommés dus aux collectivités locales du programme 754 s'élèvent à 462 M€ AE et 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 2021 – solde de la réserve pour rectification</i>	4 159 417 €	4 159 417 €
<i>Crédits dus au titre de la répartition 2022 – solde de la réserve pour rectification</i>	785 000 €	785 000 €
<i>Crédits au titre de la répartition 2022 (LFI 2022 + LFR 2022 – consommation des amendes radars 2022</i>	457 405 658 €	457 405 658 €
Total	462 350 075 €	462 350 075 €

Source : direction générale des collectivités locales (DGCL)

Le montant des reports est en forte hausse (462,4 M€ en 2022 contre 349,5 M€ en 2021) en raison de la forte augmentation des recettes affectées au programme au titre de la répartition 2022. Ces crédits ont fait l'objet d'une demande de report pour 2023.

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.

Le budget de l'ANTAI est essentiellement abondé par deux programmes du CAS : le programme 751 à hauteur de 89,1 M€ en CP en LFI 2022 et, dans une moindre mesure, le programme 753 (26,2 M€ en LFI 2022).

Placée sous la tutelle de la DSR, l'ANTAI a vu cependant son activité se diversifier¹⁸, ce que traduit son nouveau contrat d'objectifs et de performance (COP). Ainsi, l'agence peut également agir en qualité de prestataire de services de l'État, des collectivités territoriales ou de tout organisme de service public pour le traitement des infractions autres que routières et celui des forfaits de post-stationnement (FPS)

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 2022. 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.

¹⁸ Décrets n° 2012-575 du 27 mai 2015, n° 2017-1136 du 5 juillet 2017 et n° 2019-725 du 9 juillet 2019.

- 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 - Les ressources de l'ANTAI

Tableau n° 11 : les ressources de l'ANTAI en 2022

En CP, en M€	LFI 2022	Exécution 2022
Ressources	134,9	134,2
Dont fonctionnement (T3)	100	93
Dont investissement (T7)	16	16
Dont ressources propres	16,7 (BI)	19,4
Dont autres	2,2	5,7

Source : Délégation à la sécurité routière

En 2022, les subventions versées à l'ANTAI se sont élevées à 109 M€ (93 M€ de subvention pour charge de service public et 16 M€ de dotation en fonds propres), en hausse par rapport à 2021 (99,8 M€).

Les financements de l'État représentent 74 % du budget de l'ANTAI, en diminution par rapport aux années précédentes. Cela s'explique par la baisse des subventions au budget rectificatif et l'augmentation des ressources propres, supérieures à la prévision initiale évaluée à 16,7 M€.

La SCSP du programme 751 a été revue à la baisse de 18,4 M€ en fin de gestion 2021 en raison de l'économie générée par l'achat du centre national de traitement (CNT) de Rennes et du niveau de la trésorerie. Le PLF 2022 prévoyait une diminution de la subvention du programme 751 de 2,2 M€ à 74,81 M€, et un maintien de celle versée par le programme 753 à 25,2 M€. En exécution, La SCSP du programme 751 a été revue à la baisse dans le budget rectificatif (-7 M€) compte tenu du niveau de la trésorerie prévisionnelle au 31 décembre 2022.

En revanche les recettes propres sont supérieures à la prévision (16,7 M€ en LFI puis 18,8 M€ en budget rectificatif et 19,4 M€ en réalisé de fin d'année) en raison de la hausse d'activité liée au forfait post-stationnement¹⁹.

Les subventions versées à l'agence représentent 12 % de l'ensemble des dépenses du CAS en 2022 (13 % en 2021).²⁰

C - Les emplois

En 2022, alors que le schéma d'emploi était stable en PLF, une autorisation de dépassement de 3 ETPT (de 47 à 50) a été accordée en LFR2 afin d'assurer la mise en œuvre

¹⁹ Mise en place du tarif minoré par six nouvelles collectivités et intégration des deux-roues dans le dispositif dans certaines communes importantes, dont Paris à compter de septembre 2022.

²⁰ En valeur absolue, les subventions ont augmenté en 2022 mais ont baissé en proportion par rapport aux dépenses des 3 programmes budgétaires du CAS (hors désendettement de l'Etat).

des amendes forfaitaires délictuelles déjà forfaitisées par la loi. Le PLF 2023 prévoit de porter le plafond à 51 ETPT, soit + 4 par rapport à la LFI 2022. De plus la LOPMI prévoit un renforcement des ETP de l'ANTAI selon le schéma suivant :

2023	2024	2025	2026	2027
+ 4	+ 10	+ 12	+ 14	+ 18

En 2022, le plafond d'emplois de 50 ETPT a été exécuté à hauteur de 44,7 ETPT. L'effectif réel au 31 décembre 2022 est de 45 ETP. L'agence a dû faire face à des départs non anticipés, au nombre de 4 et à des difficultés de recrutement d'agents dans la filière numérique.

D - Des dépenses en baisse par rapport à 2021 mais qui se maintiennent à un niveau élevé

**Tableau n° 12 : évolution des dépenses de l'ANTAI (2017-2022)
(CP, M€)**

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<i>Personnel</i>	2,48	3,1	4	4,1	4,7	5,2
<i>Fonctionnement</i>	92 ,19	91,3	87,2	75 ,6	91,3	99,1
<i>Investissement</i>	12,9	13,2	11,9	10	38,5	19,3
Total	108,17	107,6	103,1	89,7	134,5	123,6

Source : Cour des comptes d'après les données du ministère de l'intérieur et des outre-mer

L'exécution des dépenses s'élève à 123,6 M€, en baisse de 8 % par rapport à 2021. Cette diminution s'explique par une baisse de moitié des dépenses d'investissement, qui compense la hausse des dépenses de fonctionnement.

L'exécution est cependant inférieure au budget rectificatif voté en novembre 2022 (126,5 M€) compte tenu de décalages de facturations sur les dépenses d'investissement.

1 - Les dépenses de fonctionnement et d'intervention : 99,1 M€ en CP

Elles constituent le premier poste de dépenses de l'agence (80,2 % contre 68 % en 2021) et correspondent 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).

Elles sont en augmentation de 8,5 % par rapport à 2021.

2 - Les dépenses d'investissement : 19,3 M€ en CP

Les dépenses d'investissement sont inférieures de 2,6 M€ par rapport au budget rectificatif n°1, en raison notamment de décalages de facturation sur des dépenses informatiques.

Elles concernent principalement les dépenses d'évolutions et de développements informatiques (18,3 M€), en hausse par rapport à 2021 (15,3 M€).

3 - Les dépenses de personnel : 5,2 M€ en CP

Les dépenses de personnel représentent 4 % des dépenses de l'ANTAI. Si ce ratio est stable depuis 2019, les dépenses de personnel augmentent de 11 % par rapport à 2021 et de 31 % par rapport à 2019, en raison de la trajectoire du plafond d'emplois.

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 des départs non anticipés et un décalage de recrutements notamment sur des emplois de la filière numérique et des systèmes d'information et de communication.

La masse salariale (dépenses de personnel et dépenses de fonctionnement pour le remboursement des personnels rémunérés par d'autres programmes²¹) a progressé de 9 % entre 2021 et 2022. Cette hausse résulte principalement de la prise en charge en année pleine des recrutements intervenus en 2021 et de l'impact de la hausse de la valeur du point d'indice au 1^{er} juillet 2022.

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

Tableau n° 13 : évolution du fonds de roulement 2017-2022 (en M€)

<i>Exercices (au 31/12)</i>	Exécution 2018	Exécution 2019	Exécution 2020	Exécution 2021	Exécution 2022
<i>Niveau du fonds de roulement</i>	52,5	68,3 ²²	84,8	64,6 ²²	76,1
<i>Niveau de la trésorerie</i>	44,3	65,6	80,1	61,2	71,7

Source : Cour des comptes d'après les données de la direction du budget

Depuis 2019, le niveau du fonds de roulement est élevé, atteignant 84,8 M€ en 2020, soit plus de onze mois d'activité. En 2022, le niveau de fonds de roulement représente 8 mois de dépenses de fonctionnement de l'agence, soit une légère augmentation par rapport à 2021 (7,57 mois) et 2019 (7,6 mois). Dans ce contexte, il apparaît qu'une baisse substantielle de la subvention du programme 751 aurait pu être envisagée pour 2023. Le niveau de la subvention de l'agence pourra être ns le cadre du projet de loi de finances pour 2024.

L'agence dispose au 31 décembre 2022 d'une trésorerie de 71,7 M€, supérieure à la prévision initiale (60 M€).

²¹ Fin 2022, il s'agit de deux emplois portés par le plafond d'emploi dont la rémunération est assurée par le P 176 – Police nationale dans le cadre d'une convention de gestion et de deux mises à disposition hors plafond portées par le P 176 et le P 152 – Gendarmerie nationale.

²² Après écritures d'inventaire.

F - Des 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 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 à l'exception des vitesses moyennes qui sont en hausse.

1 - Évolution des vitesses moyennes en hausse

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.

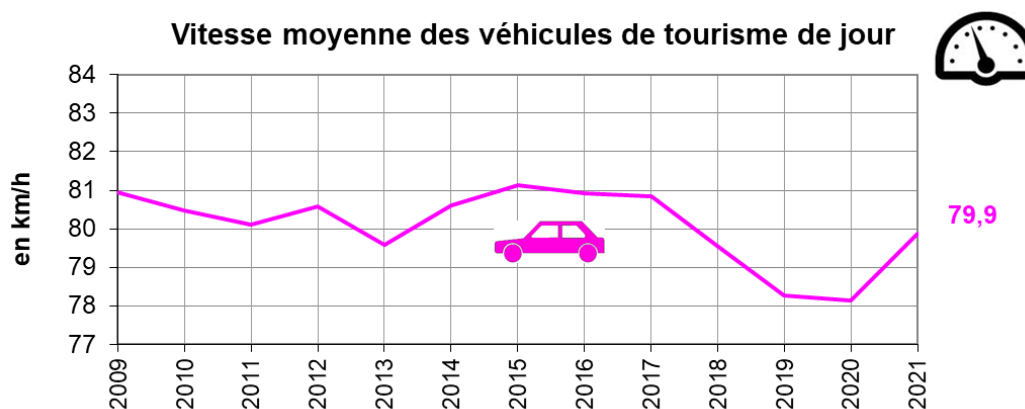
Les données de cet indicateur sont fournies par les résultats définitifs de 2021, les résultats définitifs de 2022 ne devant être publiés qu'au troisième trimestre 2023.

En 2021, on observe une hausse générale des vitesses pratiquées par les véhicules de tourisme sur presque tous les réseaux. La vitesse des véhicules de tourisme, agrégée sur l'ensemble des réseaux observés, connaît une hausse de 1 km/h par rapport à 2020 et 1,6 km/h par rapport à 2019. Cette hausse est visible majoritairement sur les réseaux 2x2 voies et 2x3 voies et sur les autoroutes de liaison.

Le bilan sur les 7 premiers mois 2022 présente une augmentation de la mortalité routière par rapport à 2019. Le nombre de morts sur les routes au second semestre 2019 ayant été particulièrement bas, il faut s'attendre à ce que le nombre de tués sur les routes en 2022 soit plus élevé qu'en 2019²³.

²³ Données PAP 2023. Les années 2020 et 2021 ne sont pas représentatives en raison de la crise sanitaire et l'année 2022 doit être comparée à 2019.

Graphique n° 4 : évolution de la vitesse moyenne des véhicules de tourisme de jour 2009-2021



Source : PAP 2023

2 - Taux de transformation des messages d'infraction émis par les dispositifs de contrôle automatisé des vitesses en avis de contravention

Le ratio ACO/DIF (Avis de contravention/Dossiers d'infraction) du contrôle automatisé des vitesses pour les immatriculations françaises s'élève à 72,6 % sur l'année 2022. Il s'inscrit en baisse par rapport au ratio 2021 de 73,4 % (-0,8 points) et au ratio de 2020 de 75,6% (-3,0 points). Ce recul du taux de transformation des infractions en avis de contravention s'explique par deux incidents ponctuels de nature différente :

- à partir de fin décembre 2021 un incident lié à des images floues a été détecté sur certains équipements radars (ETT Vitesse) conduisant à une baisse du taux de transformation. Les objectifs photos de ces équipements ont été changés au cours du 1^{er} semestre 2022 permettant un retour au niveau de performance précédemment constaté ;

- la modification unilatérale de l'interface de consultation du répertoire SIRENE par l'INSEE a empêché toute émission d'ACO pour les personnes morales et les entrepreneurs individuels (initiaux ou à la suite d'une désignation) entre mi-septembre et début novembre 2022. La résolution de cet incident a permis un rattrapage de la majorité du stock sur l'exercice 2022 et un décalage des envois pour le stock restant début 2023 (stock de ~290 000 dossiers au 04/01/2023). Il convient de noter que le décalage de ces envois est sans incidence sur les délais de paiement et de recours des contrevenants puisque ces délais sont toujours calés sur la date d'édition de l'avis de contravention et non sur la date initiale de l'infraction.

Le ratio ACO/DIF du contrôle automatisé des vitesses pour les immatriculations des pays partenaires²⁴ s'élève à 69,5 % sur l'année 2022, inférieur de 0,3 points à celui de 2021 (69,8 %).

²⁴ En 2021, l'arrêt du partenariat avec le Royaume-Uni suite au Brexit, qui était l'un des pays qui comptait le plus grand volume de véhicules flashés par les radars en France comparé aux autres pays étrangers. Depuis janvier 2021, il n'est plus possible d'envoyer un avis de contravention au titulaire d'un véhicule immatriculé au Royaume-Uni.

3 - Disponibilité des radars en hausse

Le taux de disponibilité annuel moyen²⁵ en 2022 est de 87,27 % (86,93 % en 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.

Le taux de disponibilité mensuel des radars a connu une hausse entre janvier et décembre 2022 (de 87,16 % à 90,68 %) malgré un problème technique en juin 2022 ayant impacté un quart du parc, la vague de chaleur et la pénurie mondiale de composants électroniques.

Dans ce contexte d'amélioration du taux de disponibilité, la DSR poursuit l'objectif d'atteindre le taux de 93 % au 31 décembre 2023, cible préalablement fixée 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 2022 relatif au nombre de lettres de restitution et de retrait de points s'établit ainsi :

- lettres 46 (restitution de points) : 10 433 539 lettres ;
- lettres 48 (retrait de points) : 11 135 867 lettres.

Le nombre total est de 21,57 M en progression par rapport à 2021 (+ 1,47 M).

5 - Taux de transformation des messages d'infraction émis par les dispositifs de verbalisation électronique en avis de contravention (immatriculations françaises et étrangères)

Le ratio ACO/DIF du PVe des services de l'État s'élève à 96,9 % en 2022, supérieur à l'objectif de 96 % mais inférieur au ratio de 2021 de 98,3 % (- 1,4 points) qui était particulièrement élevé. En effet, le taux de transformation en ACO des dossiers d'infraction relatifs à la Covid-19 était très élevé : la volumétrie importante d'infractions Covid-19 relevées au premier semestre 2021 avait contribué à ce résultat.

Sur l'ensemble des années 2019 et 2020, le ratio ACO/DIF PVe État s'établissait à 97,3 %.

²⁵ Il s'agit du ratio annuel entre le nombre de radars en état de fonctionnement et le nombre de radars mis en service.

Annexes

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

Évaluation 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 2021

N°	Recommandation formulée au sein de la note d'exécution budgétaire 2021	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 2022	Non mise en œuvre

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