

AGIR ACCOMPAGNER TRANSFORMER

RAPPORT D'ACTIVITÉ

2018

SOMMAIRE

ÉDITORIAL

Trois questions à Henri Prévost, directeur de l'ANTAI	3
L'ANTAI en quelques mots	4
Chiffres clés en 2018	5
Faits marquants de l'année 2018	6

I. RELEVER LES NOUVEAUX DÉFIS DE L'ANNÉE 2018

1. La décentralisation du stationnement payant : année 1	10
2. Vers la simplification de la procédure pénale : le projet de forfaitisation des délits	12

II. CONTRIBUER À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

1. L'adaptation de la chaîne du contrôle automatisé	16
FOCUS : LE CACIR	18
2. La poursuite des progrès de la verbalisation électronique	22

CAHIER SPÉCIAL

LA COOPÉRATION EUROPÉENNE ET INTERNATIONALE

1. La poursuite de la politique d'intégration	24
2. L'animation d'un véritable écosystème européen	27

III. APPROFONDIR LA TRANSFORMATION NUMÉRIQUE

1. Les progrès des services numériques de l'Agence	30
FOCUS : L'AVIS DE CONTRAVENTION ÉLECTRONIQUE	31
2. La virtualisation du système d'information : vers une architecture <i>cloud-ready</i>	32

IV. POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DE L'AGENCE

1. Ressources humaines : se tourner vers l'avenir	36
2. Une démarche de qualité budgétaire et financière	38
FOCUS : CNT5	39

GLOSSAIRE	40
-----------	----

ÉDITO- RIAL



**L'ANTAI a montré
son expertise en matière de
coordination interministérielle
au service de la transformation
de la chaîne pénale.**



TROIS QUESTIONS

À HENRI PRÉVOST,
DIRECTEUR DE L'ANTAI

— MISE EN PLACE DU STATIONNEMENT PAYANT, PREMIERS AVIS FORFAITAIRES DÉLICTUELS ENVOYÉS, BAISSÉ DE LA VITESSE AUTORISÉE SUR CERTAINES ROUTES... QUEL REGARD PORTEZ-VOUS SUR L'ANNÉE 2018 ?

2018 aura été une année intense à tout point de vue pour l'ANTAI. Elle a été l'occasion à la fois de renforcer les compétences de l'Agence autour de son cœur historique de métier au service de la sécurité routière, tout en l'ancrant dans de nouvelles perspectives.

Dès le 1^{er} janvier, et après des mois de préparation et d'accompagnement des collectivités, la réforme du stationnement payant est entrée en vigueur. L'ANTAI a été un outil indispensable pour faciliter la mise en œuvre et venir en soutien aux collectivités désormais responsables de la tarification et de la gestion du stationnement payant sur leur territoire. Cet engagement s'est traduit par une offre de services diversifiée qui vise à répondre de manière adaptée aux besoins des communes. La sécurisation des échanges a été au cœur de nos préoccupations avec la construction d'une solution robuste, performante et agile.

L'ANTAI a également été le pilote opérationnel du projet de forfaitisation des délits introduit par la loi « Justice du XXI^e siècle ». Elle a ainsi montré son expertise en matière de coordination au service de la transformation de la chaîne pénale. Cette réforme va permettre d'accélérer sensiblement le traitement des procédures pénales et rendre plus efficace la lutte contre certains délits. La chaîne de traitement du PVe (procès-verbal électronique) a dû être adaptée et les premiers avis forfaitaires délictuels ont pu être envoyés dès le deuxième semestre 2018 conformément aux objectifs fixés.

Trois délits routiers font l'objet d'une forfaitisation : la conduite sans permis de conduire, la conduite avec un permis inadapté et la conduite sans assurance.

— SI VOUS NE DEVIEZ RETENIR QU'UN ÉLÉMENT MARQUANT DE L'IDENTITÉ DE L'AGENCE ?

Ce que nous pouvons dire aujourd'hui c'est que l'ANTAI s'affirme comme une agence innovante avec un fort degré d'expertise technique, au service à la fois de la mise en place de politiques publiques bien identifiées (en premier lieu la sécurité routière ainsi que la politique pénale et la politique de mobilité) et de la transformation de l'action publique. Elle développe des compétences et des technologies d'avenir dans un environnement multipartenarial.

Autour de nos trois grandes chaînes de traitement que sont le contrôle automatisé, le procès-verbal électronique et le forfait post-stationnement, nous fournissons des services numériques innovants et utiles auprès des différents acteurs institutionnels et nous faisons en sorte de simplifier au maximum les démarches des usagers qu'ils soient des particuliers ou des entreprises.

— QUELS SERONT LES CHANTIERS PRIORITAIRES EN 2019 ?

L'ANTAI va poursuivre le travail amorcé en matière de forfaitisation des délits dans la perspective de l'élargissement du périmètre des infractions pouvant être sanctionnées par une amende forfaitaire délictuelle. Le traitement forfaitisé des délits et le contrôle du défaut d'assurance des véhicules contrôlés dans le cadre du contrôle automatisé feront l'objet de nouveaux services développés par l'Agence.

Par ailleurs, dans le cadre fixé par le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM), l'expertise de l'ANTAI va également être sollicitée par le ministère de la Transition écologique et solidaire afin de préparer la mise en œuvre de nouveaux dispositifs de contrôle automatisé. Ces dispositifs sont destinés à garantir le respect des mesures de régulation de la circulation routière associées notamment au respect des normes anti-pollution. Leur mise en place est complexe et nécessitera la mobilisation de nombreux acteurs à la fois dans les collectivités et au sein de l'État.

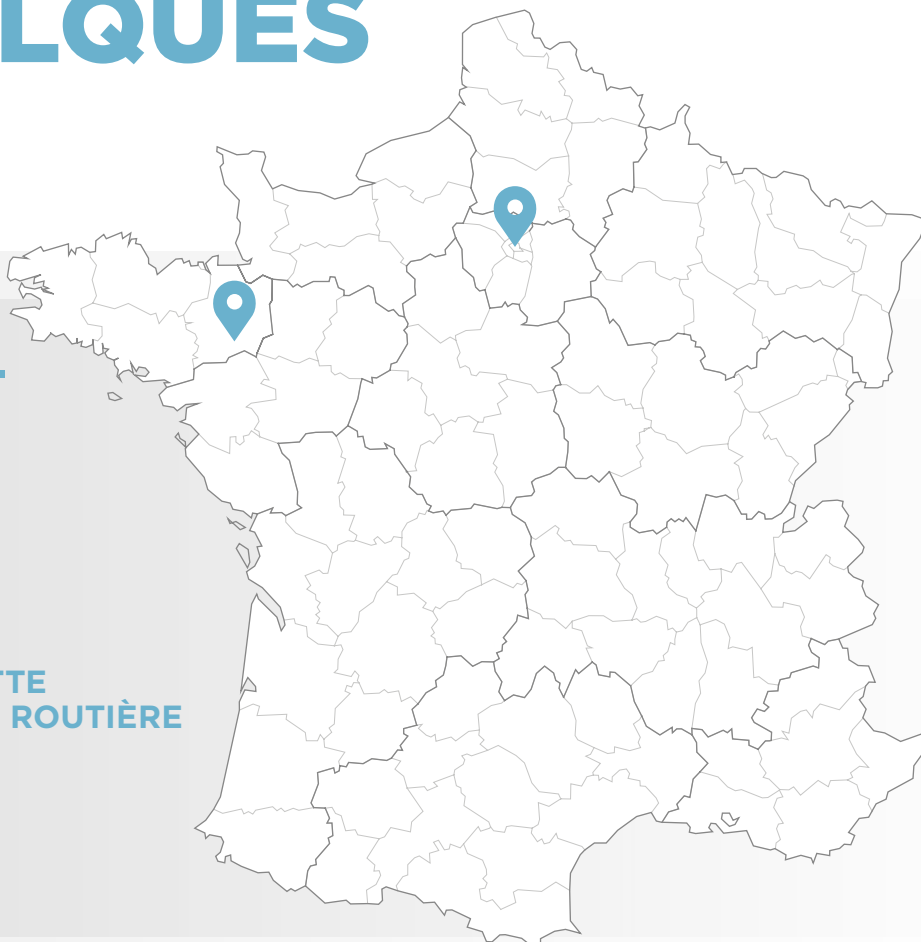
L'ANTAI EN QUELQUES MOTS

QUI SOMMES- NOUS ?

**UN ÉTABLISSEMENT
PUBLIC CRÉÉ EN 2011**
SOUS LA TUTELLE DU MINISTÈRE
DE L'INTÉRIEUR

**UN ACTEUR DE LA LUTTE
CONTRE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE**
ET DE LA MODERNISATION
DES POLITIQUES PUBLIQUES

UNE DOUBLE LOCALISATION À
PARIS ET RENNES



QUE FAISONS- NOUS ?

**PRODUCTION
DE SERVICES**
NUMÉRIQUES INNOVANTS.

**VALORISATION
DES DONNÉES** TRAITÉES
POUR AMÉLIORER LES
POLITIQUES
PUBLIQUES.



**PILOTAGE
DE PROJETS**
TRANSVERSES ET
INTERMINISTÉRIELS.

**SIMPLIFICATION ET
DÉMATÉRIALISATION**
DES DÉMARCHES.

CHIFFRES CLÉS EN 2018

TRAITEMENT DES INFRACTIONS



36,46 MILLIONS
DE DOSSIERS D'INFRACTIONS (CA + PVe)

26,12 MILLIONS
D'AVIS DE CONTRAVENTION INITIAUX (CA + PVe)

7,76 MILLIONS
D'AVIS DE PAIEMENT FPS

528 967
AVIS DE CONTRAVENTION
POUR NON-DÉSIGNATION

RELATION USAGERS



36,99 MILLIONS
DE COURRIERS ENVOYÉS (CA + PVe)

1,42 MILLION
D'APPELS TRAITÉS

8,88 MILLIONS
DE VISITES SUR LE SITE WEB

PARTENAIRES



564
COMMUNES CONVENTIONNÉES FPS

3 893
COLLECTIVITÉS UTILISANT LE PVe

18
PAYS PARTENAIRES

FAITS MARQUANTS DE L'ANNÉE 2018

Janvier

Le stationnement
payant est désormais
géré par les collectivités

Mai

Deuxième édition
de la Conférence européenne
des acteurs du contrôle
automatisé aux Pays-Bas

Avril

Lancement
des travaux de préparation
du programme CNT5

Juillet

Abaissement de la vitesse
à 80 km/h

Septembre

Préparation du lancement
des projets LOM (loi d'orientation
des mobilités)

Novembre

L'ANTAI au salon
des maires

Octobre

Émission des premiers
avis d'amendes forfaitaires
délictuelles

Décembre

Lancement officiel
du projet IA Flash

RE- LE- VER

LES NOUVEAUX DÉFIS DE L'ANNÉE 2018

L'année 2018 a marqué une nouvelle étape dans le développement de l'activité de l'ANTAI en permettant à la fois de renforcer son rôle de partenaire auprès des collectivités dans le cadre de la réforme du stationnement payant, ainsi qu'en élargissant le champ de sa chaîne de traitements à travers la mise en œuvre de la forfaitisation des délits.



La décentralisation du stationnement payant : année 1

POURQUOI UNE RÉFORME DU STATIONNEMENT PAYANT ?

La loi de modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles (dite MAPTAM) adoptée en janvier 2014, prévoit dans son article 63, la décentralisation et la dépénalisation du stationnement payant à compter du 1^{er} janvier 2018.

Cette réforme investit les collectivités d'une pleine compétence en matière de réglementation du stationnement. Ces dernières déterminent les modalités de la mise en œuvre du forfait de post-stationnement (FPS) sur leur territoire, notamment leur volonté ou non d'externaliser certaines missions. Désormais, un automobiliste qui ne réglerait pas

son stationnement n'est plus sanctionné par une amende mais doit régler une redevance appelée « forfait de post-stationnement » ou FPS.

La politique de stationnement occupant une place grandissante dans les politiques de mobilité urbaine des villes, les enjeux du FPS pour les collectivités sont importants. Il s'agit notamment de réguler la circulation automobile, d'encadrer le partage de la voirie, de favoriser les reports modaux ou encore de conforter l'attractivité économique ou touristique d'un centre-ville. Cette nouvelle organisation doit permettre une rotation plus importante des véhicules et contribuer ainsi à fluidifier la circulation en particulier dans les centres-villes.

La politique de stationnement occupant une place grandissante dans les politiques de mobilité urbaine des villes, les enjeux du FPS pour les collectivités sont stratégiques.



L'ANTAI AU CŒUR DU NOUVEAU DISPOSITIF

Dans le cadre de cette réforme, l'ANTAI joue un double rôle. D'une part, elle assure, pour le compte des collectivités qui en font le choix, l'édition et l'envoi des avis de paiement de FPS au domicile des titulaires de certificats d'immatriculation des véhicules contrôlés par les agents assermentés des collectivités. La plus-value de sa prestation repose sur l'automatisation des traitements, la faculté ouverte à l'Agence d'interroger le SIV pour l'identification du redevable et l'existence d'une solution opérationnelle et éprouvée d'édition et d'envoi de courriers. Cette prestation inclut également la mise à disposition des canaux de paiement des FPS ainsi qu'un service de centre d'appels pour orienter les destinataires de FPS dans leurs démarches.

D'autre part, elle est désignée par la loi comme l'autorité en charge de l'émission des titres exécutoires en cas de non-paiement des FPS dans le délai légal de trois mois. L'émission de ce titre exécutoire permet ensuite à la Direction générale des finances publiques (DGFIP) de procéder au recouvrement des FPS majorés.

Les collectivités qui font le choix de confier à l'ANTAI l'édition et l'envoi des avis de paiement de FPS passent avec l'Agence une convention dite « cycle complet ». Celles qui décident d'assurer elles-mêmes ou par l'intermédiaire d'un prestataire privé la notification des avis de paiement de FPS (par apposition sur le pare-brise) passent avec l'ANTAI une convention dite « cycle partiel » afin de permettre le traitement des FPS majorés.

Après une année 2017 qui a marqué la mise en place de son nouveau système d'information, la présentation de sa prestation aux collectivités à travers différentes actions de communication (courriers, brochures, vidéo, etc.)



Permettre une rotation plus importante des véhicules et contribuer à fluidifier la circulation en particulier dans les centres-villes.

et la coordination avec l'ensemble des autres acteurs de la réforme (DGFIP, CCSP, éditeurs de logiciels), l'ANTAI a été en mesure, dès le 1^{er} janvier 2018, d'assurer le traitement complet des FPS établis par les collectivités.

Afin d'accompagner ces dernières dans les premiers mois de mise en œuvre, l'équipe ANTAI dédiée au projet a pu s'appuyer sur :

- un espace collectivité accessible depuis le site www.antai.gouv.fr et permettant à la collectivité

de réaliser l'ensemble de ses démarches de façon dématérialisée (conventionnement, activation des certificats, connexion à l'API ANTAI, etc.);

- deux numéros de supports téléphoniques respectivement dédiés aux collectivités et aux redevables de FPS notifiés par l'ANTAI;
- une interface d'échanges instantanés (en mode chat) dédiée aux équipes techniques des prestataires des collectivités.

LES PREMIERS RÉSULTATS ENCOURAGEANTS

Dans le cadre de cette réforme, 95 % des collectivités ont choisi de recourir à la prestation de l'ANTAI pour l'édition et l'envoi des avis de paiement.

Au 31 décembre 2018, l'ANTAI avait passé 564 conventions :



537

CONVENTIONS DITES
« **CYCLE COMPLET** »

AVEC LES COLLECTIVITÉS QUI ONT
FAIT LE CHOIX DE CONFIER À
L'AGENCE L'ÉDITION ET L'ENVOI
DES AVIS DE PAIEMENT DE FPS;



27

CONVENTIONS DITES
« **CYCLE PARTIEL** »

AVEC LES COLLECTIVITÉS QUI ONT
FAIT LE CHOIX D'ASSURER
ELLE-MÊME LA NOTIFICATION
DES AVIS DE PAIEMENT DE FPS
SANS PASSER PAR L'ANTAI.

Il est à noter qu'au cours de l'année 2018, cinq collectivités ont choisi de passer du « cycle partiel » au « cycle complet » afin de revenir sur leur choix initial et de confier à l'ANTAI la notification des avis de paiement de FPS.

Dans cet environnement et compte tenu de l'entrée progressive des collectivités dans le dispositif, en fonction de leur calendrier propre, le nombre d'avis de paiement de FPS a atteint, à partir de l'été 2018, un niveau comparable à celui de la production d'avis de contravention pour non-paiement du stationnement enregistré par l'ANTAI en 2017.

Au total en 2018, l'ANTAI a ainsi émis 7 760 988 avis de paiement de FPS, 1 929 796 titres exécutoires (FPS majorés) et un peu moins de 150 000 titres d'annulation.

7 760 988

AVIS DE PAIEMENT
ENVOYÉS

564

CONVENTIONS
PASSÉES ENTRE L'ANTAI
ET LES COLLECTIVITÉS

95 %

DES COLLECTIVITÉS
ONT CHOISI DE RECOURIR
AUX PRESTATIONS
DE L'ANTAI

Vers la simplification de la procédure pénale : le projet de forfaitisation des délits

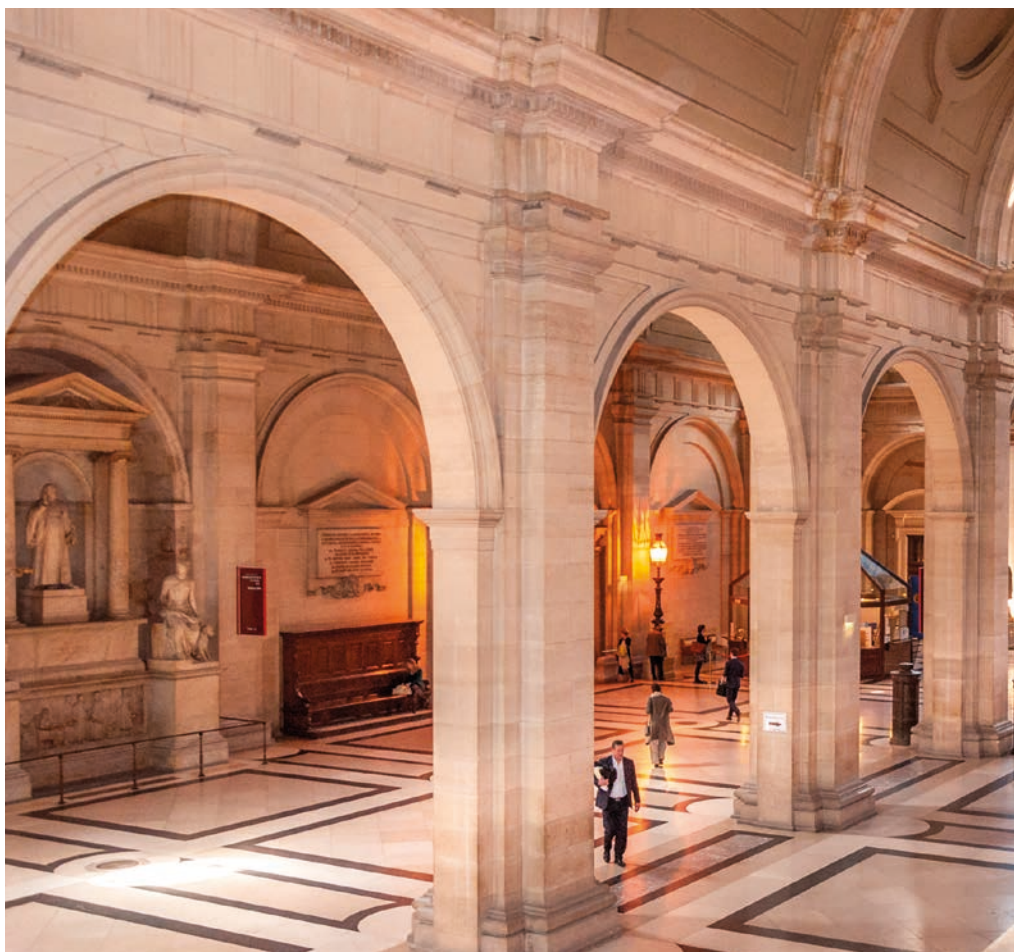
LA MISE EN ŒUVRE DE LA LOI JUSTICE XXI^E SIÈCLE

La loi de modernisation de la justice du XXI^e siècle adoptée le 18 novembre 2016 a rendu la procédure de l'amende forfaitaire applicable à certains délits. Par cet intermédiaire, l'objectif recherché est à la fois de moderniser et d'accélérer le traitement de ces infractions.

Cette nouvelle procédure reprend les principes en vigueur en matière contraventionnelle : un tarif minoré existe en cas de paiement dans un délai de 15 jours et l'amende est majorée en cas de non-paiement au-delà d'un délai de 45 jours. À tout moment, le contrevenant conserve la possibilité de contester cette amende en formulant une requête ou une réclamation motivée.

La forfaitisation ne constitue en aucun cas un affaiblissement des sanctions à l'égard de certaines infractions. Au contraire, le caractère délictuel est conservé et le montant des amendes ainsi que les modalités de traitement des infractions assure le caractère adapté de la répression.

Le but est à la fois de renforcer l'efficacité du traitement de certains délits et de simplifier la chaîne pénale en désengorgeant tant les services d'enquête que les juridictions.



Renforcer l'efficacité du traitement des délits et simplifier la chaîne pénale.



LE SYSTÈME D'INFORMATION DÉLICTUEL, PORTEUR DE LA RÉFORME POUR LA FORFAITISATION DES DÉLITS ET DE LA TRANSFORMATION DU SI DE L'ANTAI

En 2018, l'ANTAI a mis en œuvre la forfaitisation des délits pour les trois infractions suivantes :

- la conduite d'un véhicule sans être titulaire du permis de conduire ;
- la conduite d'un véhicule avec un permis d'une catégorie n'autorisant pas sa conduite ;
- le maintien en circulation d'un véhicule sans être couvert par une assurance garantissant la responsabilité civile.

La prise en charge de ce projet a reposé sur la construction, tout au long de l'année, d'un traitement qui prend en charge les infractions, dans un système d'information moderne. Ce dernier va de la collecte jusqu'au paiement, à la majoration, et au traitement des contestations.

L'ANTAI s'est vu confier le portage global du projet de forfaitisation des délits. À ce titre, elle a coordonné et piloté les actions de l'ensemble des partenaires impliqués (ministère de l'Intérieur, ministère de la Justice, ministère de l'Économie, des Finances et des Comptes publics).

Pour cela, une organisation spécifique a été mise en place dès la fin de l'année 2017, pour piloter l'action de l'ensemble des titulaires impliqués dans le cadre des marchés du CNT4. Cette organisation nouvelle, basée sur les pratiques de la méthode « Agile », a permis d'installer une dynamique particulière entre l'ensemble des acteurs et ainsi d'ouvrir des relations plus fluides qui ont conduit à la mise en place rapide du socle de la nouvelle

chaîne délictuelle.

Le déploiement de la solution de verbalisation s'est fait de manière progressive, en débutant en novembre 2018 par les ressorts des TGI (tribunal de grande instance) de Lille, Créteil et Rennes.

Les premiers délits forfaitisés ont pu être constatés à partir de novembre 2018.

Cette phase de déploiement progressif a permis de constater le bon fonctionnement de la chaîne de traitement et l'adaptation aux besoins des forces de l'ordre en particulier en termes d'efficacité et de simplicité d'utilisation.

CE QU'IL FAUT RETENIR

- » Les traitements amenés sur la chaîne pénale ont été enrichis dans un SI modernisé
- » La mise en œuvre d'une organisation nouvelle impliquant davantage tous les acteurs et partenaires dans le cadre des principes « Agile » (méthode SAFe)
- » Un développement rapide en 1 an et 15 mois
- » 2 novembre 2018 : envoi du premier délit forfaitisé

CON- TRI- BUER

À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Depuis 2011, l'ANTAI pilote la chaîne de traitement automatisé des infractions et est un acteur de premier plan de la politique de sécurité routière. L'année 2018 a représenté un défi important afin de maintenir le bon fonctionnement de la chaîne tout en devant s'adapter à un environnement renouvelé.



L'adaptation de la chaîne du contrôle automatisé

UNE ACTIVITÉ MARQUÉE PAR LA DÉGRADATION DU PARC D'ÉQUIPEMENTS

L'année 2018 a été marquée par la réforme relative à l'abaissement de la vitesse maximale autorisée de 90 à 80 km/h sur les routes où la mortalité routière est la plus élevée, à savoir les routes à double sens sans séparateur central (55 % de la mortalité routière en moyenne).

L'activité de l'ANTAI s'est adaptée à ces nouvelles exigences. Les appareils ont été réglés pour prendre en compte les nouvelles limitations de vitesse dès le mois de juillet.

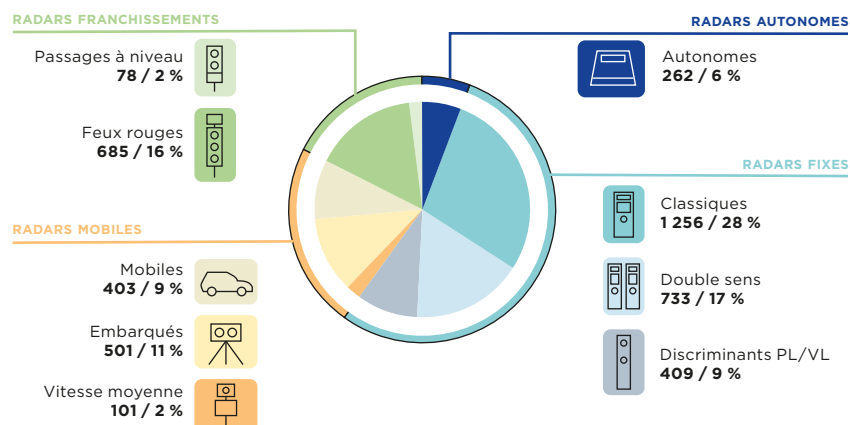
Le taux de disponibilité des équipements indique le rapport entre nombre d'équipements disponibles et le nombre d'équipements en service au total.

En 2018, ce taux baisse en moyenne de 5,1 points sur l'ensemble des équipements en raison de la dégradation du parc radars intervenue dans la seconde moitié de l'année.

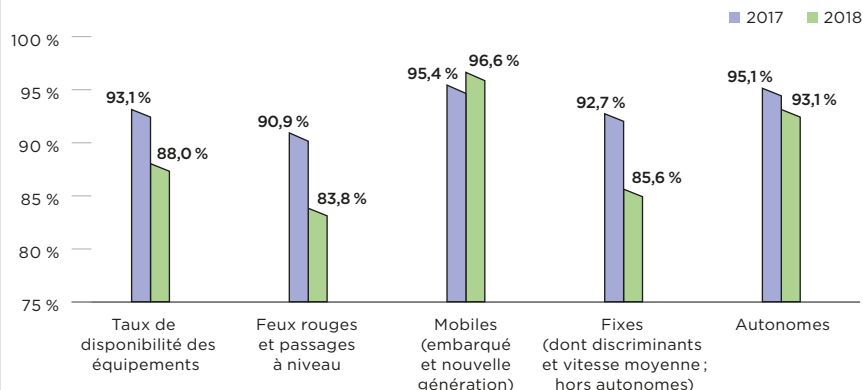
Le nombre de dossiers d'infractions enregistrés au titre du contrôle automatisé est de 24 millions en 2018, en diminution de 8,8 % par rapport à l'année précédente. Quant au nombre d'avis de contravention initiaux envoyés, il enregistre une baisse de 17,4 % par rapport à l'année 2017.

Les difficultés observées concernant l'état du parc radars ont eu un impact sur la plupart des indicateurs d'efficacité.

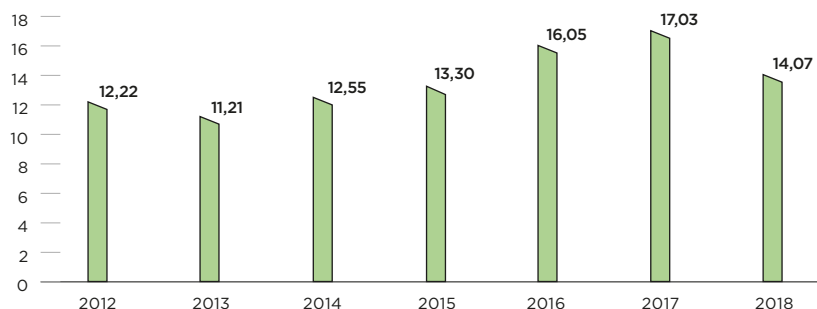
Répartition du parc de radars déployés au 1^{er} janvier 2019



Taux de disponibilité des équipements



Évolution du nombre d'avis de contravention du contrôle automatisé (en millions)



RATIO ACO/DIF : UNE DÉGRADATION DE L'EFFICACITÉ

Le ratio ACO/DIF permet de mesurer le fonctionnement réel de la chaîne de traitement des infractions et sa capacité à transformer les messages d'infraction reçus en avis de contravention. Après une année 2017 qui avait permis de renouer avec un niveau d'indicateurs conformes aux cibles fixées, le ratio ACO/DIF vitesse enregistre une baisse sur l'année 2018 imputable également à la dégradation du parc radars et la remontée de photos inexploitable. Le taux de transformation des DIF en ACO est en revanche en légère hausse pour les équipements feux rouges par rapport à l'année 2017 (+ 0,4 %).

	2015	2016	2017	2018	VARIATION 2018/2017
Ratio ACO/DIF vitesse	68,2 %	64,5 %	69,4 %	62,2 %	- 7,2 pts
Ratio ACO/DIF vitesse immatriculations françaises	77,1 %	69,5 %	75,8 %	66,5 %	- 9,3 pts
Ratio ACO/DIF vitesse immatriculations étrangers	80,9 %	71,7 %	71,2 %	67,2 %	- 4,0 pts
Ratio ACO/DIF feu rouge	66,5 %	63,8 %	63,8 %	64,2 %	+ 0,4 pts

Nombre d'ACO initiaux CA en date d'infraction

	JANVIER- DÉCEMBRE 2017	JANVIER- DÉCEMBRE 2018	VARIATION 2018/2017
Personne morale (plaques françaises)	3 203 651	2 666 696	- 16,8 %
Personne morale (plaques étrangères)	1 043 477	1 049 670	+ 0,6 %
Personne physique	12 209 054	10 190 512	- 16,5 %
Total	16 456 182	13 906 878	- 15,5 %

* Les données concernent les ACO en date d'infraction qui ne comptabilisent pas les ACO envoyés pour des infractions relevées avant 2018.

FOCUS SUR LES PERSONNES MORALES : UNE AMÉLIORATION SIGNIFICATIVE DU COMPORTEMENT SUR LA ROUTE

Instaurée en 2017, l'infraction de non-désignation sanctionne les représentants légaux qui ne désignent pas l'auteur d'une infraction commise au volant d'un véhicule immatriculé au nom de la personne morale. Visant à responsabiliser les employeurs ainsi que les conducteurs de véhicules professionnels, cette mesure a montré des résultats très probants.

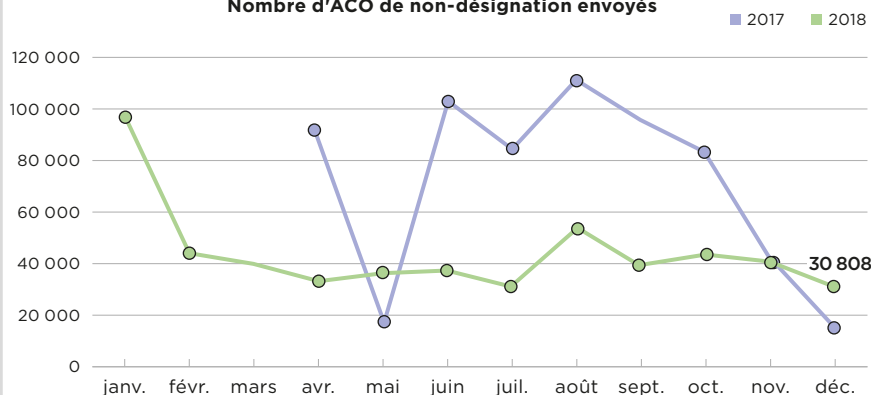
Ainsi en 2018, 2,67 millions d'avis de contravention initiaux ont été envoyés à des personnes morales (plaques françaises) pour des infractions relevées en 2018, soit une baisse de 16,8 % par rapport à l'année 2017. Dans le même temps, les avis de contravention initiaux envoyés aux personnes physiques pour des infractions relevées en 2018 baissent de 16,5 points.

Ces résultats viennent consolider le changement de comportement des automobilistes observé en 2017 avec la mise en œuvre de cette nouvelle mesure.

Ces résultats traduisent une appropriation de la réforme par les représentants légaux de personnes morales qui respectent désormais dans leur grande majorité cette obligation de désignation du conducteur.

En outre, la majorité des désignations est maintenant réalisée en ligne sur le site Internet de l'ANTAI. Le taux de dématérialisation s'élève ainsi à 64,8 % pour les personnes morales sur l'année 2018 (+ 11,2 points).

Nombre d'ACO de non-désignation envoyés



COMPRENDRE LE CONTRÔLE AUTOMATISÉ

> LE CACIR

— Mis en place dès 2003, le système du contrôle automatisé est une chaîne pénale automatisée allant du relevé des infractions, issues des radars ou des procès-verbaux électroniques, à l'envoi des avis de contravention. Centralisé au sein du Centre national de traitement à Rennes, il permet également le traitement des contestations, le recouvrement des amendes ainsi que l'information des usagers à chaque étape de la procédure.

Ce traitement automatisé des infractions est notamment possible grâce à l'action du Centre automatisé de constatation des infractions routières (CACIR). Instance unique dans le paysage institutionnel français, il réunit des équipes composées à la fois de policiers et de gendarmes, qui, sous l'autorité de la Direction centrale de la sécurité publique (DCSP), a pour mission de procéder à la constatation et au traitement des infractions à la circulation routière relevées au moyen des systèmes de contrôle automatique.

LE TRAVAIL DES AGENTS DU CACIR



30
AGENTS

COMPOSÉ DE MANIÈRE PARITAIRE
PAR DES AGENTS DE POLICE
ET DE GENDARMERIE

UN COMMANDEMENT ALTERNÉ
PAR UN OFFICIER ISSU
DE LA DGPN ET DE LA DGGN
TOUS LES DEUX ANS

QUELLES SONT LEURS MISSIONS ?

- Le CACIR a pour mission principale de procéder à la constatation et au traitement des infractions à la police de la circulation routière relevées au moyen des systèmes de contrôle automatique. Aucun avis de contravention ou procès-verbal n'est édité sans que le dossier d'infraction n'ait été vérifié par un agent.
- Avant de procéder à la constatation de l'infraction, il effectue le paramétrage légal (vitesse maximale autorisée, arrêts dérogatoires, lieux d'implantation, sens de détection...) à distance des appareils radars fixes et « chantiers ».
- Il contrôle le droit d'accès au cliché qui peut être exercé par le titulaire du certificat d'immatriculation.
- Il délivre sur demande les copies de carnets métrologiques (document présent avec l'appareil radar et qui récapitule les visites techniques de conformité).
- Il répond aux réquisitions judiciaires en provenance des services enquêteurs de l'État (police nationale, gendarmerie nationale, douanes, finances publiques...).
- Il lutte contre toutes les formes d'impunités qu'il observe. Le service rédige à ce titre des notes de renseignements et des procès-verbaux à destination des unités opérationnelles des forces de sécurité intérieure et des parquets quand il identifie des infractions qui n'ont pas pu être verbalisées dans le cadre du contrôle automatisé (comme des motocyclistes flashés de face, par exemple).

Le centre national de traitement



REGARD D'EXPERT

Christophe Villar,
commandant du CACIR

Quel a été votre parcours avant de prendre le commandement du CACIR et en quoi consiste votre mission aujourd'hui ?

Depuis 1999, j'ai essentiellement exercé mon métier de gendarme sur le terrain, en tant que sous-officier en Île-de-France tout d'abord, puis en 2006 comme officier motocycliste commandant le Peloton d'Autoroute de Châtellerault (86) puis l'Escadron départemental de sécurité routière de l'Aveyron.

Ces postes m'ont permis d'exercer des fonctions d'exécution, d'encadrement et de direction d'opérations d'envergure départementale, en tant que conseiller sécurité routière du commandant de groupement et interlocuteur privilégié du préfet local. Mon goût pour les échanges, développé avec les instances judiciaires et administratives m'a conduit à être affecté au CACIR dans un poste qui est aujourd'hui atypique, à compétence nationale, hors de l'environnement gendarmerie habituel.

Quelles sont les spécificités de l'activité de ce Centre ?

Le CACIR est un service commun à la police et à la gendarmerie nationales rattaché, pour emploi, à la Direction centrale de la sécurité publique de la Direction générale de la police nationale.

La responsabilité du CACIR est assurée, en alternance tous les deux ans, par la police et par la gendarmerie nationales. L'officier affecté pour quatre années, exerce des fonctions d'adjoint pendant deux ans puis de chef de service pendant les deux années suivantes. Affecté au CACIR le 1^{er} août 2016, j'exerce donc le commandement de cette unité depuis le 1^{er} septembre 2018.



Placés sous l'autorité judiciaire du procureur de la République de Rennes, les effectifs du CACIR, au nombre de 32 personnels (OPJ et APJ), sont composés, pour moitié de fonctionnaires actifs des services de la police nationale et, pour moitié, de militaires de la gendarmerie nationale. Le CACIR est structuré de manière à pouvoir traiter de grandes quantités d'informations avec un haut niveau de rapidité.

Quelles ont été les principales évolutions marquantes de ces dernières années ?

Le CACIR a connu en 2016 une évolution très significative de son activité de constatation qui a conduit à intégrer, dès mes premiers jours d'affectation, l'emploi régulier de policiers et de gendarmes réservistes au sein du service. Cet usage s'est pérennisé à certaines périodes ciblées de l'année, fonction des projections d'activité réalisées par le département du contrôle automatisé et des évolutions prévues.

L'activité s'est aussi diversifiée. En 2017, en plus des infractions vitesse et feux rouges, le service a intégré dans son périmètre de constatation l'infraction de non-désignation de conducteur physique par la personne morale. Au quotidien, un personnel du service est dédié chaque jour au traitement de cette infraction.

L'activité va continuer à se diversifier en 2019 avec la constatation du délit de défaut d'assurance issu du contrôle automatisé. Le CACIR va aussi inclure dans ses protocoles de constatation les capacités offertes par les évolutions technologiques des nouveaux équipements radars (« tourelles » et « double-face »), toujours plus performants que les générations précédentes. L'intelligence artificielle va également à terme s'insérer dans les interfaces pour faciliter le traitement des infractions.

L'INNOVATION AU SERVICE DES USAGERS : LE PROJET IA FLASH

Une mission : lutter contre les faux positifs

Chaque année, plusieurs milliers d'utilisateurs reçoivent un avis de contravention du contrôle automatisé alors qu'ils n'ont pas commis l'infraction routière correspondante.

La raison en est que la plaque d'immatriculation du véhicule identifié comme commettant l'infraction sur le cliché du contrôle automatisé (vitesse ou feux rouges) est celle de leur véhicule alors que ce n'était pas leur véhicule qui a été photographié. Plusieurs causes peuvent expliquer cette situation : usurpation de plaque, erreur dans la confection des plaques, dysfonctionnement de la chaîne de traitement, etc.

Dans ces situations, l'avis de contravention n'est pas envoyé au véritable auteur de l'infraction, celui qui figure sur le cliché, mais au titulaire du certificat d'immatriculation renseigné au Système d'immatriculation des véhicules (SIV).

L'utilisateur mis en cause à tort doit alors réaliser de nombreuses démarches juridiques et administratives pour obtenir sa régularisation :

- demande de cliché auprès du centre automatisé de constatation des infractions routières ;
- contestation de la contravention devant l'officier du ministère public ;
- demande de ré-immatriculation du véhicule auprès de l'Agence nationale des titres sécurisés ;
- apposition des nouvelles plaques.

Ces démarches représentent un coût et une perte de temps objectivement difficiles à accepter pour le citoyen indûment incriminé.



Une solution : l'utilisation de l'intelligence artificielle

La solution consiste à utiliser des algorithmes de traitement d'image faisant appel à de l'intelligence artificielle (IA) basée sur les technologies des réseaux de neurones. Ces algorithmes doivent permettre de reconnaître sur la photo la marque et le modèle du véhicule. Ces caractéristiques, une fois extraites de l'image, pourront être comparées à celles figurant sur le certificat d'immatriculation (données SIV).

En cas de non-correspondance, ces infractions donneraient lieu à un traitement spécifique permettant, le cas échéant, de poursuivre le véritable contrevenant.

Ces technologies nécessitent une phase d'apprentissage (dite *machine learning*) qui est d'autant plus efficace que le nombre des données d'apprentissage est grand. L'ANTAI bénéficie pour cela des millions de clichés du contrôle automatisé, garantissant la fiabilité du résultat.

QUELS SONT LES BÉNÉFICES ATTENDUS ?

- » Diminuer de manière importante l'envoi de contraventions indues.
- » Améliorer la chaîne de traitement au service de l'utilisateur.
- » Partager avec les homologues européens les bénéfices de sa solution, dans le cadre des travaux menés en matière de coopération européenne.
- » Participer au renforcement de l'efficacité administrative grâce à l'utilisation de l'intelligence artificielle (IA).

Le programme EIG - accélérateur d'innovation

Créé en octobre 2016, le programme « Entrepreneur d'intérêt général » (EIG) vise à accélérer la transition numérique de l'État en recrutant des innovateurs aux expertises numériques variées (développement, design, science des données, agilité) pour travailler sur des défis d'amélioration du service public proposés par les administrations.

Le programme EIG est un dispositif de l'action « Transition numérique de l'État et modernisation de l'action publique » du Programme d'investissements d'avenir (PIA). La mission Etalab de la Direction interministérielle du numérique et du système d'information et de communication de l'État (DINSIC) en est le pilote opérationnel.

Dans ce cadre, la mission Etalab lance chaque année des appels à projets pour toutes les administrations, en vue de recruter sur une période de 10 mois des entrepreneurs d'intérêt général à qui seront confiés les projets retenus.

La mission de gouvernance ministérielle des systèmes d'information et de communication a proposé à l'ANTAI de porter le projet de reconnaissance

des marques et modèles de véhicule à partir des images. En 2018, ce projet, baptisé « IA Flash » a été retenu et deux EIG ont été recrutés pour le mener à bien en 2019.



LES ÉTAPES MARQUANTES DU PROJET EN 2018

MI-JUIN 2018

DÉPÔT DES DOSSIERS PAR L'ANTAI ET LA MGMSIC

MI-JUILLET 2018

SÉLECTION DES DOSSIERS PAR ETALAB

SEPTEMBRE 2018

APPEL À CANDIDATURE DES EIG

NOVEMBRE 2018

SÉLECTION DES CANDIDATS PAR JURY



REGARD D'EXPERT

Cristian Brokate et Victor Journe, entrepreneurs d'intérêt général



« En 10 mois, notre objectif est de fiabiliser l'envoi des contraventions grâce à l'intelligence artificielle. Le traitement du cliché radar par un réseau de neurones donnerait la marque et le modèle du véhicule, à comparer avec les données de la carte grise. En cas de désaccord, il s'agit en général de fraude de la plaque d'immatriculation. Nous avons été attirés par ce challenge d'intérêt général, où une IA spécialisée

aiderait le travail des policiers et gendarmes qui constatent les infractions. Aujourd'hui, après trois mois de développement, nos premiers modèles donnent des résultats très encourageants, grâce aux données particulièrement riches de l'ANTAI. Nous espérons voir la mise en production de nos algorithmes d'ici la fin de l'année 2019. »

La poursuite des progrès de la verbalisation électronique

AUPRÈS DES FORCES DE L'ORDRE: LE PVE ÉTAT

D'importantes avancées ont été réalisées en matière de PVE pour l'année 2018. En effet, l'ensemble du parc des appareils de verbalisation, pour les forces de sécurité intérieure, métropole et outre-mer, a été remplacé par des tablettes/smartphones NEO succédant aux PDA (*Personal Digital Assistant*). L'ANTAI a contribué au financement de ce projet à hauteur de 16 000 équipements.

En 2018, environ 60 000 équipements se sont connectés au CNT et 5,05 millions d'ACO initiaux ont été envoyés par l'intermédiaire des infractions relevées par les gendarmes et policiers (+ 0,8 % par rapport à 2017).

Forfaitisation des délits et paiement immédiat

De plus, l'ANTAI a démarré, en novembre 2018, la verbalisation des premiers délits forfaitisés via l'application PVE. L'année 2018 a été marquée, également, par le début de l'expérimentation du paiement immédiat « nouvelle génération » en liaison avec les nouveaux appareils NEO via un terminal de paiement de type M-POS (paiement par carte bancaire) ou via une application de paiement en ligne (QR code ou virement). La quittance adressée aux contrevenants est entièrement dématérialisée avec un envoi par courriel ou SMS. Cette modernisation augmentera la capacité opérationnelle des unités et facilite le paiement en direct pour les auteurs d'infraction.

L'application PVE permet désormais de relever plus de 1700 infractions dans le domaine de la police de la route et de la sécurité publique générale.

LE RENFORCEMENT DE LA COUVERTURE PVE DANS LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

Dès la fin de l'expérimentation du procès-verbal électronique (PVE), qui s'est déroulée de 2009 à 2010, nombre de collectivités ont souhaité adhérer à la verbalisation électronique - telle qu'elle était déployée dans les services de l'État - pour chercher, par la suite, à disposer d'applications spécifiques auprès de prestataires. Ces derniers ont alors proposé plusieurs solutions de verbalisation sur smartphone, permettant également de contrôler le paiement du stationnement, de lire automatiquement les plaques d'immatriculation, de téléphoner, de prendre des photographies, de géolocaliser les lieux d'infraction et de tenir une main courante informatisée, traçant tous les événements auxquels les agents peuvent être confrontés dans le cadre de leurs missions.

En 2014, l'Union des transports publics (UTP) a incité les autorités organisatrices de transport à entrer dans la verbalisation électronique

pour traiter leurs propres verbalisations, liées au stationnement et à la circulation de véhicules dans les couloirs de bus, et ainsi tenter de fluidifier le trafic.

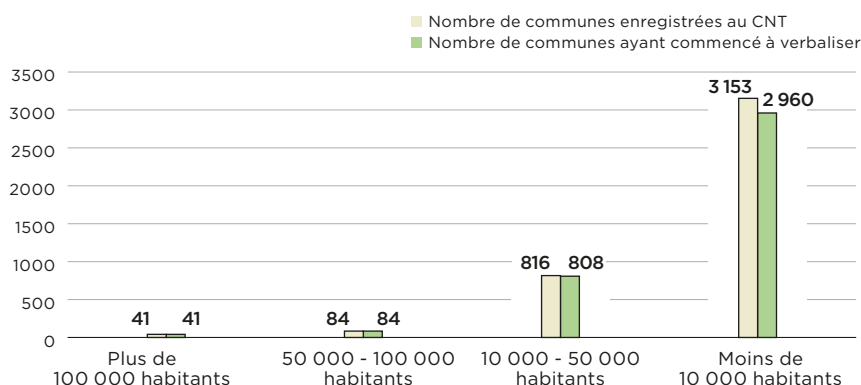
En 2018, la verbalisation électronique a été étendue à de nouveaux délégataires de services publics, tels que le groupe Effia dont les agents verbalisent le stationnement dans les espaces des gares SNCF et des gares routières.

La modernisation des équipements dans les collectivités

Au cours de l'année 2018, 291 nouveaux services se sont enregistrés auprès de l'ANTAI, portant ainsi leur nombre à 4 094 en fin d'année (+ 7,7 % par rapport à l'année précédente). Au 31 décembre 2018, les 125 villes de plus de 50 000 habitants étaient en production, alors que 816 des 844 villes de 10 000 à 50 000 habitants étaient enregistrées à l'ANTAI.

Au total en 2018, 29 455 agents verbalisateurs équipés de 15 801 terminaux ont produit à eux seuls 7,38 millions de procès-verbaux.

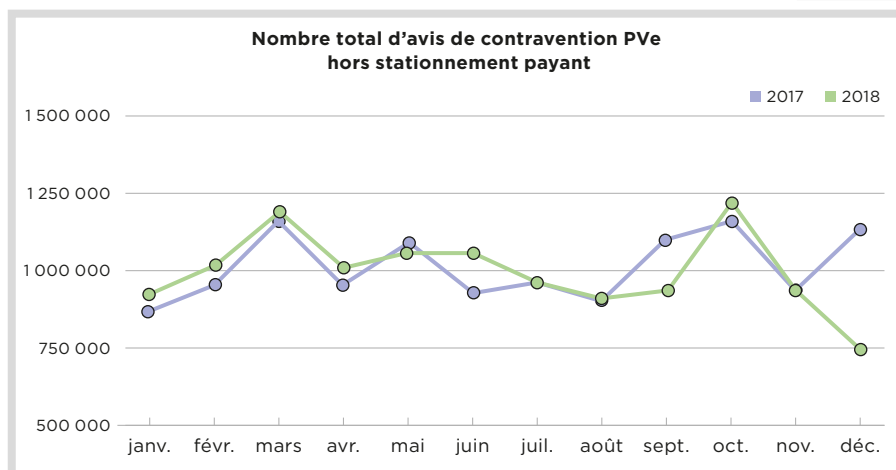
Progression de la verbalisation électronique au sein des collectivités territoriales (au 31 décembre 2018)



Les plus petits services verbalisateurs (moins de 500 verbalisations/an), quant à eux, ont choisi l'application de bureau, ne nécessitant aucun investissement et permettant de recueillir les verbalisations s'appuyant sur 1601 natures d'infraction couvrant le périmètre du PVe.

Les prestataires et les solutions de verbalisation

Aujourd'hui, sept prestataires disposent d'une attestation de « vérification d'aptitude au bon fonctionnement » (VABF) au titre de leur solution de verbalisation. Ce document atteste que la solution a fait l'objet d'une recette auprès de l'ANTAI et qu'elle respecte les spécifications portant sur la qualité de l'application et sur la sécurité du dispositif. Après un délai de trois mois, si aucun incident n'est constaté, une attestation de vérification de service régulier (VSR) est remise au prestataire par l'ANTAI.



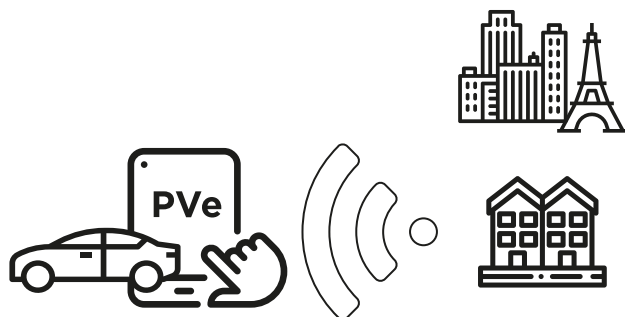
Les transports publics : une production en hausse

Fin 2018, 25 sites verbalisateurs étaient enregistrés à l'ANTAI dont la RATP. Si le nombre est assez proche de celui de 2017, en revanche la production a connu une progression de près de 140 % par rapport à l'année

précédente, ce qui tend à démontrer l'intérêt de l'extension de la verbalisation électronique à cette catégorie d'agents verbalisateurs.

LE PVe COLLECTIVITÉS EN CHIFFRES

AU 31 DÉCEMBRE 2018, LA COUVERTURE DE LA VERBALISATION ÉLECTRONIQUE, HORS LES SERVICES DE L'ÉTAT, SE RÉPARTISSAIT AINSI :



LA TOTALITÉ DES 125 VILLES DE PLUS DE 50 000 HABITANTS DONT PARIS ÉTAIENT EN PRODUCTION À LA FIN DE L'ANNÉE ;



SUR LES 844 VILLES DE 10 000 À 50 000 HABITANTS, 816 ÉTAIENT ENREGISTRÉES À L'ANTAI ET 808 AVAIENT DÉMARRÉ EN FIN D'ANNÉE, 6 ONT REPORTÉ LEUR ADHÉSION À 2019, 17 NE DISPOSENT D'AUCUN AGENT ASSERMENTÉ ET 7 S'Y SONT OPPOSÉES ;



QUANT AUX COMMUNES DE MOINS DE 10 000 HABITANTS, AYANT AU MOINS UN AGENT VERBALISATEUR, CELLES-CI ENTRENT DANS LA VERBALISATION ÉLECTRONIQUE DANS UN RYTHME CONSTANT DEPUIS 2012, ELLES ÉTAIENT, FIN 2018, AU NOMBRE DE 3 153.

➤ LA POURSUITE DE LA POLITIQUE D'INTÉGRATION

DE NOUVEAUX PAYS PARTENAIRES

L'ANTAI a poursuivi son action en faveur du déploiement des échanges d'informations avec les États membres de l'Union européenne. En 2018, elle a ainsi démarré les échanges avec quatre nouveaux pays : l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie et le Royaume-Uni.

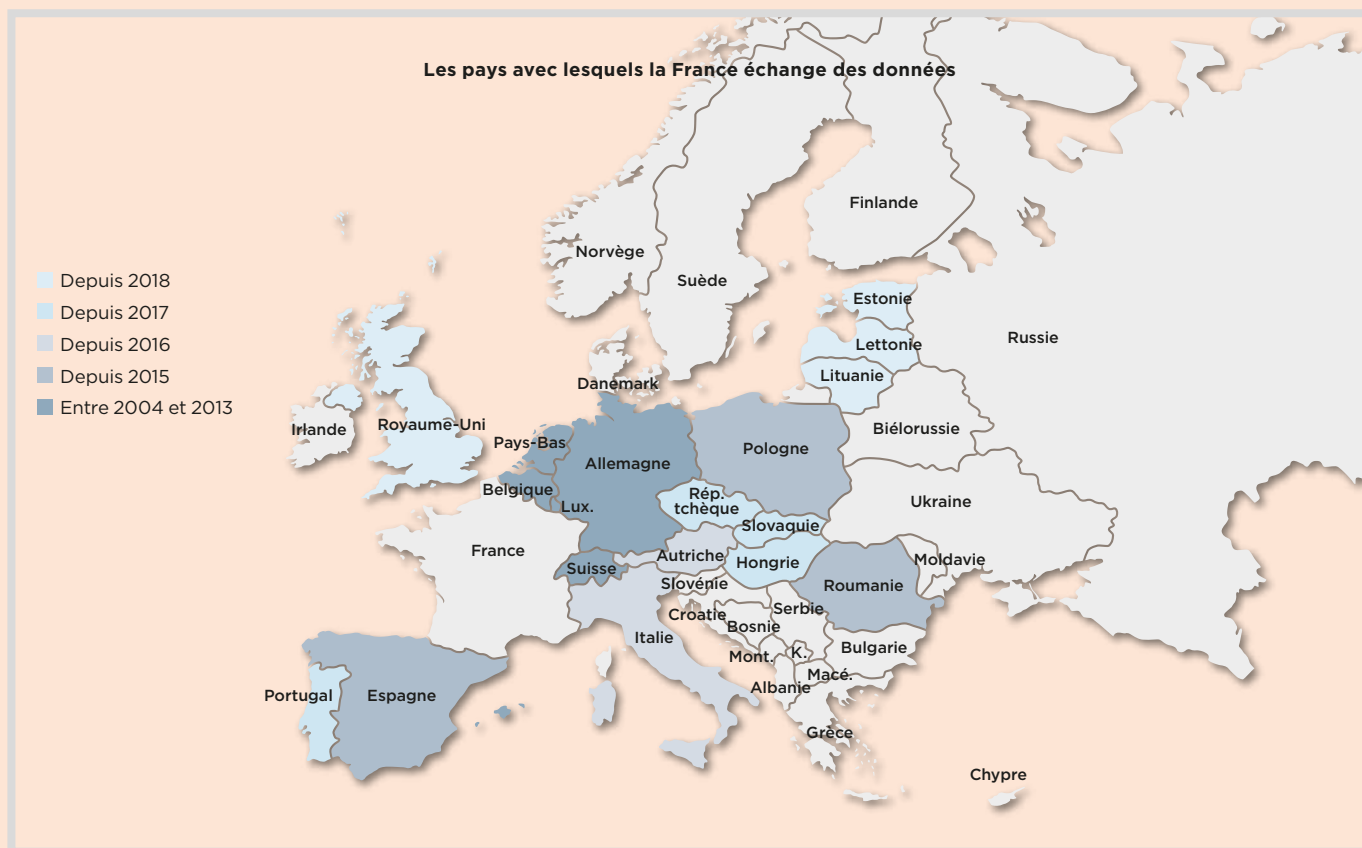
Ces partenariats se fondent sur la directive 2015/413 dite CBE (*Cross-border Exchange*) et sur le réseau EUCARIS (*European Car and Driving License Information System*).

La directive CBE permet à un pays d'interroger, après identification de l'origine par sa plaque, le pays d'origine du véhicule ayant commis une infraction.

Elle limite le champ des infractions pouvant donner lieu à interrogation du fichier étranger. En pratique, l'interrogation concerne les infractions constatées de façon automatisée (radar vitesse et feux rouges pour l'essentiel).

Tous ces outils ont permis un réel développement des échanges d'informations et par voie de conséquence ont contribué à l'amélioration de la sécurité routière. Plus spécifiquement, ils ont favorisé l'acceptabilité du système de contrôle automatisé en mettant un terme à l'impunité des véhicules immatriculés à l'étranger.

En 2018, la France a envoyé des avis de contravention vers 18 pays conventionnés par l'intermédiaire de la plateforme EUCARIS et ce dans la langue du contrevenant.

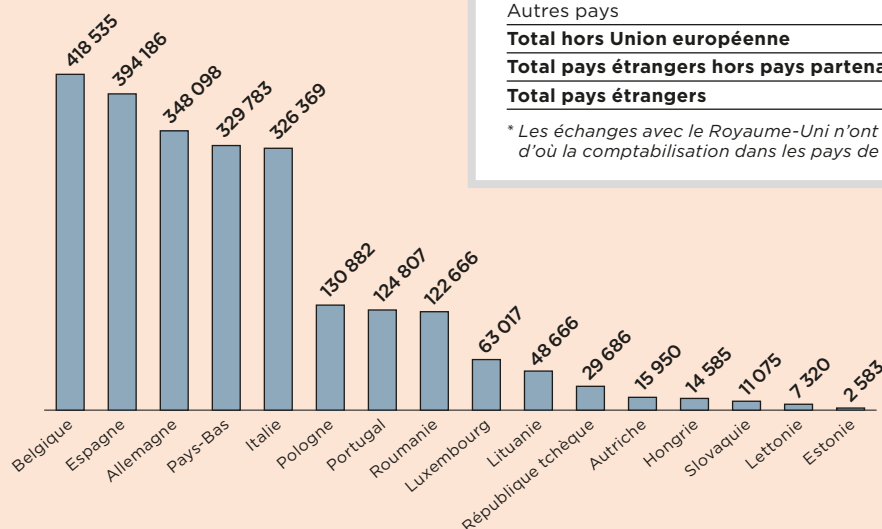


Par rapport à l'année 2017, le nombre d'avis de contravention envoyés vers les pays partenaires de l'Union européenne a enregistré une légère baisse en 2018 (- 0,5 %) liée aux dégradations subies par le parc d'équipements radars.

Par ailleurs, des avis de contravention ont été envoyés dans 75 pays dans le cas d'une désignation d'un conducteur étranger par un loueur ou un particulier.

En 2018, le nombre d'avis de contravention envoyé à l'étranger est en diminution par rapport à l'année précédente (- 1,2 %) pour les infractions relevant du contrôle automatisé. Ce nombre est en augmentation pour les pays européens non partenaires (+ 3,2 %).

Avis de contravention (CA) envoyés en 2018 vers les pays partenaires de l'Union européenne



Contrôle automatisé - Pays étrangers

NOMBRE D'AVIS DE CONTRAVENTION

	2017	2018	VARIATION 2018/2017
Union européenne (UE) - Pays partenaires (16)			
Belgique	459 821	418 535	- 9,0 %
Pays-Bas	344 100	329 783	- 4,2 %
Allemagne	372 964	348 098	- 6,7 %
Espagne	439 296	394 186	- 10,3 %
Pologne	104 317	130 882	25,5 %
Roumanie	113 286	122 666	8,3 %
Luxembourg	65 605	63 017	- 3,9 %
Italie	360 888	326 369	- 9,6 %
Autriche	19 312	15 950	- 17,4 %
Hongrie	31 280	14 585	- 53,4 %
Slovaquie	20 370	11 075	- 45,6 %
République tchèque	48 418	29 686	- 38,7 %
Portugal	18 444	124 807	576,7 %
Lituanie	2 135	48 666	2 179,4 %
Lettonie	669	7 320	994,2 %
Estonie	492	2 583	425,0 %
Total Union européenne - Pays partenaires	2 401 397	2 388 208	- 0,5 %
Union européenne - Pays non partenaires (11)			
Royaume-Uni*	66 875	69 399	3,8 %
Suède	5 637	5 004	- 11,2 %
Danemark	5 459	4 957	- 9,2 %
Irlande	4 126	4 871	18,1 %
Bulgarie	4 254	5 057	18,9 %
Finlande	2 052	1 797	- 12,4 %
Grèce	1 796	2 014	12,1 %
Malte	460	407	- 11,5 %
Croatie	548	599	9,3 %
Slovénie	944	965	2,2 %
Chypre	239	266	11,3 %
Total Union européenne - Pays non partenaires	92 390	95 336	3,2 %
Pays hors Union européenne			
Suisse - Pays partenaire (accord du 9 octobre 2007)	247 778	214 780	- 13,3 %
Monaco	1 614	948	- 41,3 %
Andorre	796	783	- 1,6 %
Autres pays	227 717	236 701	3,9 %
Total hors Union européenne	477 905	453 212	- 5,2 %
Total pays étrangers hors pays partenaires	322 517	333 768	+ 3,5 %
Total pays étrangers	2 971 692	2 936 756	- 1,2 %

* Les échanges avec le Royaume-Uni n'ont commencé qu'à la fin de l'année 2018, d'où la comptabilisation dans les pays de l'Union européenne - pays non partenaires.

18

PAYS CONVENTIONNÉS

2 936 756

AVIS DE CONTRAVENTION ENVOYÉS À L'ÉTRANGER DONT

2 388 208

DANS LES PAYS DE L'UNION EUROPÉENNE

Dans le cadre du procès-verbal électronique, les pays partenaires sont ici la Belgique et la Suisse qui sont liés à la France par des conventions spécifiques permettant les échanges d'informations relatifs à des infractions constatées par PVE.

La diminution du nombre d'avis de contravention observée en 2018 s'explique par la dépénalisation du stationnement payant qui a eu pour effet d'exclure ces dossiers du champ des contraventions relevées par PVE.

Procès-verbal électronique - Pays étrangers

	NOMBRE D'AVIS DE CONTRAVENTION		
	2017	2018	VARIATION 2018/2017
Pays partenaires (2)			
Belgique	54 521	34 287	- 37,1 %
Suisse	28 867	21 102	- 26,9 %
Total pays partenaires	83 388	55 389	- 33,6 %
Pays non partenaires			
Autres pays	93 163	112 125	20,4 %
Total pays étrangers	176 551	167 514	- 5,1 %

L'APPLICATION TRANSFRONTALIÈRE DES SANCTIONS PÉCUNIAIRES



Le projet e-Codex (pour e-Communication via Online Data EXchange) a pour but

de renforcer l'accès au droit des citoyens et des entreprises, et de développer la coopération judiciaire entre les États membres de l'Union européenne en facilitant l'échange de données à travers des services numériques sécurisés.

Les pays qui participent aujourd'hui au programme sont les suivants : Autriche, Belgique, Croatie, République tchèque, Estonie, Finlande, France, Allemagne, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Jersey, Lettonie, Lituanie, Malte, Pays-Bas, Norvège, Pologne, Portugal, Roumanie, Espagne, Turquie, Royaume-Uni.

Différents projets pilotes ont été lancés afin de mettre progressivement en œuvre ce dispositif. À ce titre, l'ANTAI expérimente l'échange de dossiers relatifs à des infractions routières sur le fondement de la décision cadre 2005/214/JAI du 24 février 2005

concernant l'application du principe de reconnaissance mutuelle des sanctions financières. Il s'agit d'un transfert de responsabilité du recouvrement des infractions commises par des conducteurs de véhicules immatriculés à l'étranger au pays d'origine du contrevenant.

Des échanges sont effectués depuis juillet 2017. Cette expérimentation n'est réalisée pour le moment que de la France vers les Pays-Bas. Un quota maximum de 25 dossiers par mois est envoyé vers les homologues néerlandais après validation par l'Officier du ministère public (OMP) de Rennes.

➤ L'ANIMATION D'UN VÉRITABLE ÉCOSYSTÈME EUROPÉEN

LE FORUM EUROPÉEN DES ACTEURS DU CONTRÔLE AUTOMATISÉ

À la suite du lancement du projet au CNT de Rennes en 2017, le CJIB et le CVOM néerlandais ont accueilli les 31 mai et 1^{er} juin 2018, la seconde édition de la conférence européenne des acteurs du contrôle automatisé à Leeuwarden (Pays-Bas). L'objectif poursuivi était à la fois d'échanger avec l'ensemble des partenaires européens engagés dans le processus d'échanges d'informations permis par la directive CBE, sur les différents systèmes de contrôle automatisé ainsi que sur les bonnes pratiques concernant le traitement des contraventions issues du contrôle automatisé.

La ville de Leeuwarden a été choisie, outre le fait qu'elle abrite le siège du CJIB hollandais, parce qu'elle a été désignée capitale européenne culturelle 2018. À ce titre, le maire de la municipalité a eu l'occasion d'accueillir l'ensemble des participants lors de la première journée.

En tout, 14 pays ont participé à la Conférence ainsi que des représentants de la Commission européenne et du réseau EUCARIS.

La conférence 2019 est organisée à Helsinki au mois de juin, la Finlande prenant la présidence du conseil de l'Union européenne.



Le siège du CJIB à Leeuwarden

LE LANCEMENT DES ATELIERS DE TRAVAIL EUROPÉENS

Afin d'approfondir les sujets de coopération européenne et de développer l'échange de bonnes pratiques, des groupes de travail dédiés à des sujets spécifiques sont lancés en 2019 pour enrichir les échanges.

Le premier groupe se réunit en Espagne et porte sur les enjeux digitaux ainsi que les questions relatives à la dématérialisation des échanges avec les usagers.



14

PAYS PARTICIPANTS



L'objectif est d'échanger avec l'ensemble des partenaires européens sur les différents systèmes de contrôle automatisé et de partager les bonnes pratiques.

AP- PRO- FON- DIR

LA TRANSFORMATION NUMÉRIQUE

Depuis sa création, l'ANTAI facilite les démarches des citoyens et de l'administration en dématérialisant la gestion des différentes étapes de la chaîne de traitement des infractions. Elle veille également à la sécurité juridique et informatique des procédures et outils qu'elle développe.



Les progrès des services numériques de l'Agence

LA DÉMATÉRIALISATION CROISSANTE DES DÉMARCHES USAGERS

À partir de 2016, l'ANTAI a engagé un profond chantier de dématérialisation de ses démarches usagers. La refonte de son site Internet www.antai.gouv.fr a accompagné une forte hausse du trafic (+ 161,7 % en 2017 et + 13 % en 2018) et des progrès significatifs dans l'utilisation des services numériques qu'elle propose.

Aujourd'hui, près de 50 % des contestations d'avis de contravention (CA et PVe) sont réalisées de façon intégralement dématérialisée (contre 37,1 % en 2017) tandis que plus de 2/3 des amendes sont réglées via www.amendes.gouv.fr et l'application mobile **Amendes.gouv**.

En 2018, 2,8 millions d'utilisateurs se sont connectés sur www.antai.gouv.fr pour accéder à leur dossier d'infraction en ligne. La forte progression dans l'usage de ces services tend à démontrer l'adhésion d'une proportion croissante d'utilisateurs à cette transformation et aux gains qui y sont associés (simplicité, rapidité, traçabilité, économie des frais d'envoi postal, etc.).

Par ailleurs, l'ANTAI a poursuivi sa politique d'accompagnement et d'informations aux utilisateurs grâce à son centre d'appels dédié. Ainsi, en 2018, près de 1,4 million d'appels ont été traités avec une qualité de service nette en hausse de 2,6 %.

Des services dématérialisés pour les professionnels

Les professionnels bénéficient également des progrès réalisés en matière de dématérialisation. Fin 2018, 65 % des représentants légaux de personnes morales désignaient l'auteur de l'infraction en ligne, soit une hausse de 11,2 % par rapport à l'année 2017.



En outre, pour leur permettre d'optimiser la gestion des avis de contravention qu'ils reçoivent, l'ANTAI offre aux gestionnaires de flotte la possibilité de conventionner pour automatiser les échanges.

Des offres de services différentes sont proposées en fonction de la taille des flottes de véhicules: parcours de désignation individuelle pour les petites flottes, service de désignation simultanée pour les moyennes flottes ou conventionnement pour les flottes les plus importantes.

65 %

DES PROFESSIONNELS DÉSIGNENT L'AUTEUR DE L'INFRACTION EN LIGNE

2,8 MILLIONS

D'USAGERS ONT CONSULTÉ LEUR DOSSIER EN LIGNE

PRÈS DE 50 %

DES CONTESTATIONS D'AVIS DE CONTRAVENTION RÉALISÉES DE MANIÈRE DÉMATÉRIALISÉE

PLUS DE 2/3

DES AMENDES PAYÉES EN LIGNE

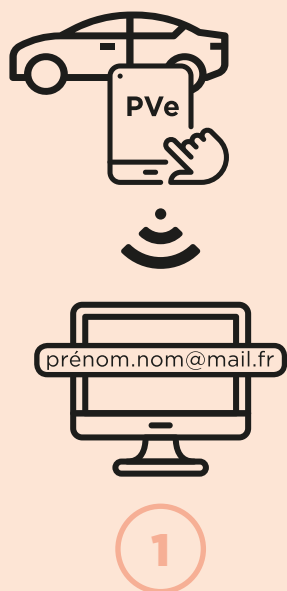
— En 2018, une nouvelle étape a été franchie avec la notification d'avis de contravention électronique dits *e-ACO*. Permis par l'article 803-1 du code de procédure pénale, ce nouveau mode de notification, qui exige le consentement exprès du destinataire de l'avis, a permis la mise à disposition, sur www.antai.gouv.fr, de 1,3 million d'avis de contravention.

COMMENT ÇA MARCHE ?

L'avis de contravention électronique est envoyé aux contrevenants dont l'adresse électronique est obtenue dans le cadre d'une interception (PVe) ou dans celui d'une désignation de conducteur réalisée sur le site web de l'Agence. Le taux d'acceptation de ce nouveau mode de notification atteint 50 % sur l'année 2018 et enregistre début 2019 un progrès significatif (+ 7 points d'ouverture) lié à la mise en place d'un courriel de relance en cas d'absence d'ouverture de l'avis après 3 jours.

D'un point de vue financier, la notification par voie électronique des différents avis adressés par l'ANTAI représente une réduction significative des coûts de traitement des infractions. Par ailleurs, elle permet aux utilisateurs de s'inscrire dans une démarche usagers simple et sécurisée liant l'ouverture des avis aux autres démarches dématérialisées de l'ANTAI et aux gains usagers associés (paiement minoré, contestation sans frais postaux, etc.).

En cas de refus exprès ou d'absence de consultation sous 7 jours, l'avis de contravention fait l'objet d'un envoi postal classique. Seuls 10 % des destinataires refusent expressément cette procédure de notification dématérialisée, signe de l'intérêt pour cette innovation et de ses potentialités.



L'ANTAI reçoit votre adresse électronique...

... de l'agent des forces de l'ordre qui vous a contrôlé ou de la personne qui vous a désigné.



Vous recevez un courriel de la part de l'ANTAI

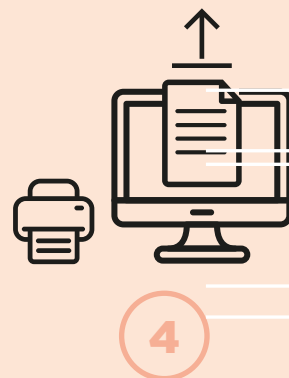
... provenant de l'adresse **nepasrepondre_noreply@antai.fr**.

Ce courriel vous informe qu'un avis de contravention électronique vous est adressé.



Pour accéder à l'avis de contravention électronique, vous devez cliquer sur un lien...

... puis cochez la case par laquelle vous acceptez de recevoir l'avis de contravention au format électronique.



Vous accédez à votre avis de contravention au format PDF...

... et pouvez l'imprimer ou l'enregistrer sur votre ordinateur. Les délais de paiement et de contestation courent à partir de l'avis de contravention.

Important : Si vous n'ouvrez pas l'avis de contravention dans le délai de 7 jours, vous le recevrez automatiquement par voie postale. En revanche, à partir du moment où vous acceptez de recevoir l'avis de contravention par voie électronique, aucun autre exemplaire ne vous sera adressé par voie postale.

La virtualisation du système d'information : vers une architecture *cloud-ready*

Dans le cadre de la modernisation de son Système d'Information, l'ANTAI a lancé une réflexion autour de la consolidation et de la virtualisation de ses infrastructures techniques. Cette opération était avant tout justifiée par la nécessité d'anticiper l'obsolescence des différents serveurs utilisés depuis la mise en place du contrôle automatisé et de garantir la sécurité globale des systèmes d'information.

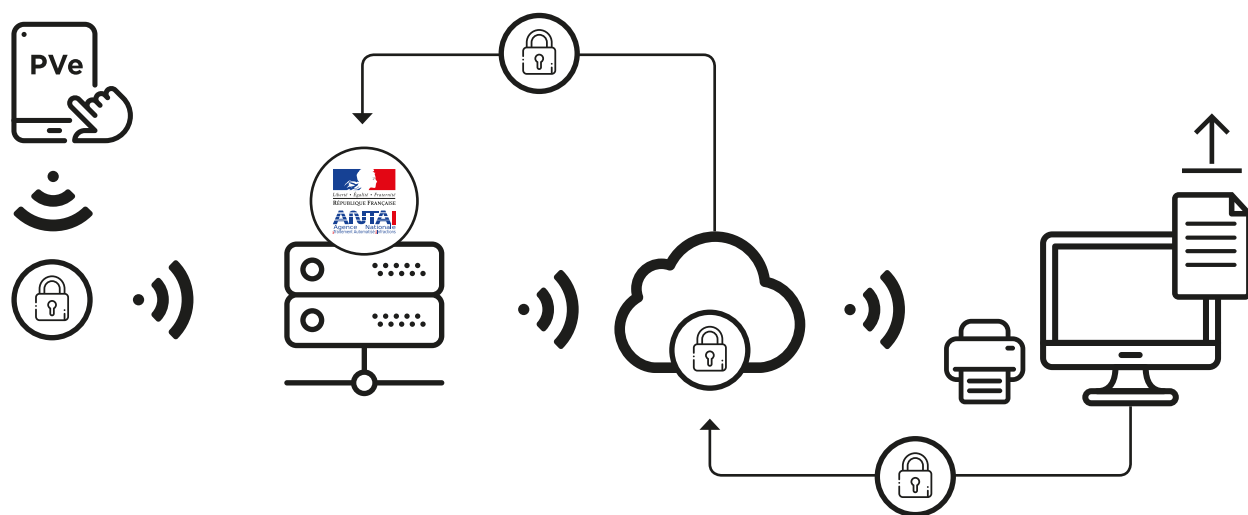
En outre, l'objectif visé est la virtualisation des environnements de l'ANTAI sur un nouveau socle technique, facilitant l'innovation et l'exploitation du SI.

Les solutions de virtualisation apportent plus de flexibilité et d'agilité pour répondre aux besoins des métiers, et permettent la réduction significative des coûts dans l'exploitation et dans la mise en œuvre des évolutions, en s'appuyant sur les caractéristiques suivantes :

- une indépendance des systèmes et applications vis-à-vis des couches matérielles ;
- une réduction drastique du nombre de serveurs physiques ;
- une meilleure utilisation des ressources car elles sont partagées entre les serveurs virtuels. Chaque machine virtuelle restant indépendante ;
- la simplification de l'exploitation par la standardisation des infrastructures et la mise en œuvre de nouvelles techniques et de nouveaux outils

Les propositions d'architecture ont été validées à la fin de l'année 2017 et les premiers travaux ont pu commencer dès le mois de janvier 2018. Conformément au calendrier fixé, près de 99 % de la virtualisation a été réalisée en début d'année 2019 ainsi que 94 % de la migration des données prévues.





POUR- SUI- VRE

LE DÉVELOPPEMENT DE L'AGENCE

**Les nouvelles missions confiées à l'ANTAI en 2018
l'ont conduit à renforcer sa politique de ressources humaines
et à asseoir sa démarche de qualité financière et budgétaire
dans la perspective de la préparation au renouvellement
de ses principaux marchés.**



Ressources humaines : se tourner vers l'avenir

DES EFFECTIFS EN PROGRESSION

Afin de renforcer sa capacité de pilotage technique et administratif, sept créations de poste ont été autorisées conformément à la loi de finances initiale 2018 portant le plafond d'emplois de 34 ETPT à 41 ETPT.

Depuis le budget initial 2018, l'ANTAI bénéficie par ailleurs d'emplois supplémentaires hors plafond d'emplois dont le financement est assuré par des nouvelles recettes propres. Ainsi, cinq emplois hors plafond d'emplois ont été autorisés afin d'accompagner la réforme de la décentralisation du stationnement payant et la mise en place d'un processus de refacturation auprès des collectivités territoriales. Ces ETPT supplémentaires avaient été pris en compte dans le calcul du coût de la refacturation aux collectivités de la prestation FPS ANTAI prévue dans la convention pour le « cycle complet ».

L'effectif réel de l'ANTAI est passé de 38 agents au 31 décembre 2017 à 48 agents au 31 décembre 2018 (40 agents sous plafond d'emplois, 5 agents hors plafond et 3 agents mis à disposition contre remboursement).

Pour autant, le niveau des dépenses de personnel de l'ANTAI demeure bien en deçà de la moyenne des opérateurs de l'État qui se situe autour de 50 % des dépenses.

UNE RECHERCHE PERMANENTE DE PROFILS D'EXPERT

Pour développer les nouveaux projets dont elle a la charge, renforcer sa capacité de pilotage en complétant ses équipes techniques et administratives et accompagner la mobilité de ses agents, l'Agence a procédé à 19 recrutements en 2018, poursuivant ainsi la dynamique engagée depuis 2015 (6 recrutements en 2015, 16 en 2016 et 9 en 2017).

Plus de la moitié de ces recrutements correspondent à des créations de postes :

- au sein de la direction technique, les effectifs présents au CNT de Rennes ont été renforcés afin de poursuivre la réinternalisation des compétences. Des experts de haut niveau (architecte d'entreprise, *data scientist*, etc.) ainsi qu'un directeur technique adjoint ont été recrutés sur Paris ;
- au sein de la direction administrative et financière, les recrutements ont été ciblés sur les fonctions « achats » et « juridique » et la nouvelle mission de responsable des recettes. Par ailleurs, un poste de responsable des ressources humaines a été créé afin de consolider cette fonction au sein de l'agence et de piloter sa mise en œuvre opérationnelle.

UN ACCOMPAGNEMENT DES ÉQUIPES VERS LA DIVERSIFICATION DES MISSIONS DE L'AGENCE

Dans le cadre de la poursuite de la structuration de l'Agence, deux nouveaux pôles ont été constitués au sein de la partie administrative de la direction administrative et financière :

- un pôle « Achats et affaires juridiques » pour renforcer le pilotage des marchés de l'Agence dans la perspective du CNT5 ;
- un pôle « Stratégie, communication et partenariats ».

L'Agence a, par ailleurs, encouragé la formation continue de ses agents. Ainsi, 28 d'entre eux ont bénéficié d'une ou plusieurs formations au cours de l'année 2018, représentant un total de 64 jours de formation. Un effort particulier a été consacré aux formations dédiées aux règles des marchés publics et à la comptabilité publique. L'Agence est en voie de formaliser un plan de formation 2019-2020 pour renforcer encore cette orientation.

L'année 2018 a été également marquée par le renouvellement des représentants du personnel au comité technique unique de l'ANTS et de l'ANTAI lors des élections professionnelles qui se sont déroulées du 30 novembre au 6 décembre. L'ANTAI, en affichant un taux de participation de 81 %, a démontré l'intérêt de l'usage du vote électronique, dont les solutions techniques offrent des garanties de sécurité et de simplification indiscutables.



**Consolider la nouvelle
organisation de l'Agence pour faire face
au développement de ses missions.**

RÉPARTITIONS PAR



EMPLOIS

83,3 %
SOUS PLAFOND D'EMPLOIS

10,4 %
HORS PLAFOND D'EMPLOIS
(RECETTES PROPRES)

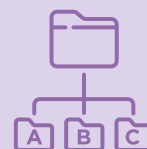
6,3 %
MISE À DISPOSITION CONTRE
REMBOURSEMENT



STATUTS

37,5 %
FONCTIONNAIRES

62,5 %
AGENTS CONTRACTUELS



CATÉGORIES HIÉRARCHIQUES

87,5 %
CATÉGORIE A

10,4 %
CATÉGORIE B

2,1 %
CATÉGORIE C



FEMMES/HOMMES

37 %
FEMMES

63 %
HOMMES



ÂGE

8 %
60 ANS ET PLUS

25 %
50-59 ANS

33 %
40-49 ANS

15 %
30-39 ANS

19 %
MOINS DE 30 ANS



SITE

66,67 %
PARIS

33,33 %
RENNES

Une démarche de qualité budgétaire et financière

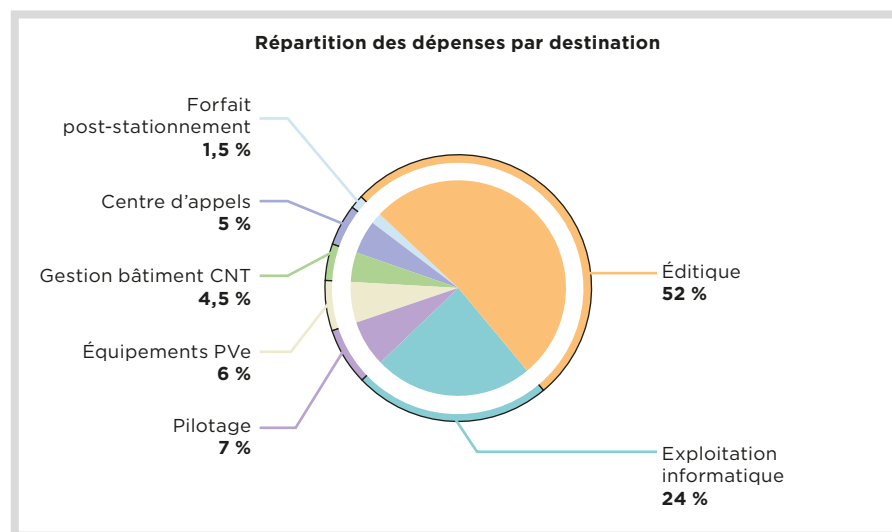
Les dépenses de l'ANTAI se sont élevées en 2018 à 107,6 M€ et les ressources à 111,5 M€, dégageant un solde budgétaire excédentaire de 3,9 M€.

L'année 2018 a été marquée par :

- la baisse de l'activité suite aux dégradations des radars ;
- la mise en œuvre au 1^{er} janvier 2018 de la réforme de la décentralisation du stationnement payant (FPS) qui s'est traduite par une augmentation des recettes propres de l'agence.

Au 31 décembre 2018, l'ANTAI avait passé 564 conventions avec les collectivités locales dont 537 conventions dites cycle complet. 7,8 millions d'avis de paiements de FPS ont été envoyés pour les collectivités partenaires générant 8 millions d'euros de recettes propres.

Les dépenses exécutées sont en légère diminution par rapport à 2017, compte tenu principalement de la diminution de l'activité. Elles intègrent la préparation des marchés « CNT5 », la poursuite du projet de virtualisation permettant de déployer une architecture conforme aux standards actuels (« cloud ready ») et l'adaptation de la chaîne de production aux nouveaux dispositifs de forfaitisation des délits (conduite sans permis et conduite sans assurance), conformément à la loi du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXI^e siècle et aux priorités gouvernementales.



Les dépenses de fonctionnement et d'intervention représentent le premier poste de dépenses (84,9 %) de l'Agence correspondant pour l'essentiel aux dépenses d'éditique, d'exploitation informatique et de support (gestion du CNT et dépenses courantes de l'agence) ainsi que de remboursements de personnels mis à disposition ou affectés : 91,4 M€.

Les dépenses d'investissement (12,2 %) prennent en compte les différents paliers d'évolution ou demandes de travaux réalisés sur les différents marchés ayant une composante informatique : 13,1 M€.

Les dépenses de personnel (2,9 %) sont en augmentation par rapport à 2017 en raison des nouveaux recrutements : 3,1 M€.

LA POURSUITE DE LA DÉMARCHE DE PERFORMANCE

» L'ANTAI a poursuivi la sécurisation de sa chaîne de dépenses notamment au travers du contrôle interne financier et de la diffusion d'un mémento financier actualisé aux différents titulaires de marchés de l'agence.



Asseoir la qualité financière de l'agence pour piloter l'évolution de ses missions.

CNT5**> ANTICIPER LE RENOUVELLEMENT DES MARCHÉS DE L'AGENCE****LE PROGRAMME CNT4
UN TOURNANT
CONTRACTUEL**

Depuis 2003, et durant toute la montée en puissance du contrôle automatisé puis de la verbalisation électronique, l'ensemble des prestations relatives au traitement des infractions ont été réalisées par un prestataire unique, au travers de marchés à engagement global de résultat et de performance qui ont permis de garantir un maximum de réactivité et de cohérence dans la création et la montée en puissance de la chaîne automatisée.

Le système de traitement automatisé ayant atteint une maturité suffisante, l'ANTAI a adopté une stratégie contractuelle différente pour le programme CNT4. La structuration du programme CNT4, en scindant le marché unique du CNT3 en plusieurs marchés confiés à des prestataires différents, a permis à la fois d'améliorer la maîtrise technique de la chaîne par l'ANTAI et la concurrence entre les acteurs du marché. Cette évolution a également permis de diminuer sensiblement les coûts de traitement des infractions.

La structuration retenue pour le programme CNT5 capitalise sur ces avancées tout en consolidant la démarche de maîtrise technique du programme par l'Agence.

**LE PROGRAMME CNT5
LA CONSOLIDATION
DE LA CHAÎNE DE
TRAITEMENT****OBJECTIF N° 1****Assurer la continuité
de la production**

Ce premier objectif traduit la nécessité pour l'ANTAI de garantir, auprès de l'ensemble des acteurs, la continuité de production sans interruption de l'ensemble de la chaîne de traitement automatisé.

Il est en effet indispensable que la chaîne de traitement automatisé, outil majeur de la politique de sécurité routière, ne subisse aucune interruption, en particulier au cours de la phase de transfert de responsabilité entre titulaires sortants et titulaires entrants, le cas échéant.

Le programme CNT5 devra par ailleurs permettre l'amélioration de la qualité de service de la chaîne.

OBJECTIF N° 2**Consolider la chaîne
de traitement automatisé**

Le deuxième objectif traduit la nécessité de transformer en profondeur l'architecture applicative de la chaîne de traitement automatisé. Cette transformation ambitieuse devra permettre d'aboutir à une architecture modernisée, modulaire et souple, ainsi qu'à la fusion des différentes chaînes de traitement développées consécutivement (contrôle automatisé, procès-verbal électronique, FPS, délits forfaitisés) dans une logique d'urbanisation des systèmes d'information et des données.

OBJECTIF N° 3**Poursuivre la transformation
numérique**

Le troisième objectif traduit la volonté de l'ANTAI de poursuivre ses actions en matière de transformation numérique de l'État, la chaîne de traitement automatisé étant déjà, à ce jour, un fournisseur important de services numériques aux citoyens.

Le programme CNT5 devra notamment permettre de continuer à développer les services numériques offerts à l'utilisateur et d'accélérer la dématérialisation des échanges.

L'année 2018 a été consacrée à concevoir le nouveau découpage des marchés afin de répondre au mieux aux évolutions des activités de l'Agence et s'adapter aux prochains défis.

Les marchés CNT5 seront renouvelés à compter du premier semestre 2019 avec des phases de transition courant jusqu'au premier semestre 2020.

GLOSSAIRE

ACO	Avis de contravention	FRE	Formulaire de requête en exonération
ACO ND	Avis de contravention pour non-désignation	FPS	Forfait post-stationnement
AFM	Amende forfaitaire majorée	ICAM	Infocentre Amende
CA	Contrôle automatisé	ICARE	Infocentre du contrôle automatisé Rapport Exploitation
CACIR	Centre automatisé de constatation des infractions routières: service composé de personnel issu de la gendarmerie et de la police en charge de constater les infractions	MIDS	Mission interministérielle chargée de la décentralisation du stationnement payant
CEA	Centre d'encaissement des amendes	MCO	Maintien en condition opérationnelle
CCSP	Commission du contentieux du stationnement payant	MIF	Message d'infraction
CNT	Centre national de traitement	NEO	Nouvel équipement opérationnel
CRC	Centre de ressources et de contact	OMP	Officier du ministère public
DCA	Département du contrôle automatisé	PDA	<i>Personal Digital Assistant</i> - Boîtier de verbalisation électronique
DEPAFI	Direction d'évaluation de la performance, des affaires financières et immobilières	PVe	Procès-verbal électronique
DGCL	Direction générale des collectivités locales	RAPO	Recours administratif préalable obligatoire
DGFIP	Direction générale des finances publiques	SI	Systèmes d'information
DIF	Dossier d'infraction	SIV	Système d'immatriculation des véhicules
DLAPJ	Direction des libertés des affaires juridiques	SNPC	Service national du permis de conduire
DSIC	Direction des systèmes d'information et de communication	SWA	Site Web de l'ANTAI
DSR	Délégation à la sécurité routière	Taux de disponibilité	Rapport entre le nombre d'équipements à l'état disponible et le nombre d'équipements de service
e-Codex	<i>Cross-border e-Justice in Europe</i>	TCA	Trésorerie du contrôle automatisé
ET	Équipements de terrain	TRC	Traitement des retours courriers
EUCARIS	<i>European Car and Driving License Information System</i>	VABF	Vérification d'aptitude au bon fonctionnement
		VSR	Vérification de service régulier

Rédaction: ANTAI - Conception-réalisation: www.kazoar.fr

Crédit photo de couverture: Fotolia - PUNTOSTUDIOFOTO Ida - Crédit photos intérieures: Fotolia - nd3000, Blue Jean Images, Fred, Jasckal, Denis Rozhnovsky, bnenin / iStock - Denis Isakov, 4X-image

Impression: MM - Juillet 2019



www.antai.gouv.fr