



Rapport d'activité 2019



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

ANTAI
Agence Nationale
Traitement Automatisé d'Infractions

L'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) est un établissement public créé en 2011, sous la tutelle du ministère de l'Intérieur. Elle agit au côté de l'État et des collectivités territoriales notamment en faveur de la sécurité routière et de la mise en œuvre de la politique pénale, en France et en Europe. Actrice de la transformation de l'action publique, l'Agence œuvre à l'amélioration constante de ses services, notamment par la simplification des démarches pour les usagers et l'administration.

.....

Conception et rédaction : ANTAI

Secrétariat de rédaction, direction artistique et réalisation de la maquette : ANIMAL PENSANT

Imprimé en août 2020 en France sur papier recyclé par HandiPRINT.
HandiPRINT est une entreprise adaptée créée en 2010. Sur 98 salariés, 88 sont en situation de handicap.

Crédits photographiques

Couverture : iStock, photo d'arrière-plan – Gettyimages, photo de premier plan.
Intérieur : ANTAI : p.2, p.4 – Adobe Stock : p.7, pp.10-11, p.16, pp.20-21, p.25 – Shutterstock : p.15, pp.34-35, pp.50-51 – Marius Sebastian : p.19 – iStock : p.23, pp.26-27, p.33, pp.36-37, pp.40-41, pp.42-43, p.45, p.47, p.55 – Charles Postiaux : pp.24-25 – Patrick Robert Doyle : pp.28-29 – Traficom : p.31.

Sommaire

2

Avant-propos
Laurent Fiscus, Préfet,
directeur de l'ANTAI



4

L'ANTAI en bref

6

Renforcer l'efficacité
de la chaîne de traitement

.....

18

État et collectivités
publiques : nouveaux
projets, nouveaux défis
pour l'agence



32

Améliorer la qualité de
service auprès des usagers
et des pouvoirs publics



46

Garantir l'exemplarité
opérationnelle



56

Annexes

Avant-propos



Laurent Fiscus,
Préfet, directeur de l'ANTAI

Dépuis sa création en 2011, l'ANTAI a connu un important développement de son activité et une diversification progressive de son offre de services. Traitant initialement les infractions relevées par l'intermédiaire des radars automatiques, elle a progressivement pris en charge celles constatées par les forces de l'ordre et les polices municipales suite à la mise en œuvre du Procès-Verbal électronique (PVe). Plus récemment, en 2018, l'Agence a été mobilisée sur deux grands projets d'envergure : le traitement des Forfaits Post-Stationnement pour le compte des collectivités territoriales et celui des premières amendes délictuelles forfaitisées pour délits routiers.

Une expertise reconnue

L'année 2019 a permis à l'ANTAI de poursuivre cette dynamique, en déployant une expertise reconnue en matière de traitement automatisé d'infractions et de redevances dans un contexte d'intensification et de diversification croissante de son activité. Le maintien du haut niveau de qualité de la chaîne de traitement est demeuré notre première priorité et a exigé de renforcer de manière constante l'efficacité du pilotage et de l'exploitation du système, en portant une attention constante à la rapidité des délais de traitement.

Parallèlement, l'Agence a pu mettre en œuvre en 2019 le renouvellement de ces principaux marchés dans le cadre du programme CNT5. Cela a été l'occasion de fixer de nouveaux objectifs ambitieux afin de garantir une plus grande efficacité de traitement mais également de favoriser la politique de dématérialisation et de simplification des services rendus à l'usager. En 2020, l'un des enjeux sera de déployer, de manière plus importante qu'elle ne l'est déjà, la notification des avis de contravention par voie électronique, tout en veillant à garantir l'acceptabilité sociale du dispositif.

2020 à l'ANTAI : l'innovation au cœur de son action

Pour l'année qui vient, l'ANTAI devra poursuivre la modernisation et la sécurisation de la chaîne de production afin de lui permettre de répondre de manière efficace et réactive aux nouveaux besoins de l'État et des collectivités publiques. À ce titre, l'Agence aura notamment pour tâche de poursuivre la forfaitisation des délits en l'étendant à de nouveaux délits non routiers, tels que l'usage de stupéfiants.

Parallèlement, l'innovation sera au cœur de l'enrichissement de l'offre de services fournie par l'ANTAI et constituera le fil rouge de son activité à venir.

Pour terminer, l'actualité de la pandémie provoquée par la COVID-19 m'autorise à dépasser le cadre habituel de cette introduction. Au moment où j'écris ces quelques lignes, le virus n'est pas encore vaincu mais notre pays a su commencer son déconfinement de façon ordonnée.

Je tenais à adresser mes très chaleureux remerciements à toutes les équipes de l'ANTAI et de ses prestataires. Grâce à leur mobilisation et à leur sens du service public, l'Agence a poursuivi ses activités

essentielles durant toute la période du confinement. Mieux : elle a su créer en un temps record, puis traiter ensuite, de nouveaux produits en appui du travail des forces de l'ordre, pour contribuer au respect des règles sanitaires et donc à la sécurité et à la santé de nos concitoyens. Cette très belle réussite collective est le fruit du savoir-faire de l'ANTAI et de sa communauté de travail. Au-delà de la présentation de son activité en 2019, je tenais à lui rendre hommage. •

—
Laurent Fiscus
Mai 2020

2019 à l'ANTAI

Janvier

Généralisation sur PVe des premiers délits routiers (conduite sans permis, conduite sans assurance)

Avril

Groupe de travail européen sur la dématérialisation des services à León (Espagne)

Juin

Réunion européenne des acteurs du contrôle automatisé à Helsinki

JUILLET

Lancement des nouveaux marchés CNT5

Octobre

Le projet IA Flash récompensé par le prix du public de l'#IMAgine day

Novembre

Salon des maires

L'ANTAI en bref

**Notre mission : l'expertise
du traitement automatisé
des infractions**



Agir pour la sécurité routière et la politique pénale

Depuis 2011, l'ANTAI pilote la chaîne contraventionnelle et plus récemment délictuelle dans le cadre de la politique de sécurité routière. Dans la période récente, le périmètre des infractions qu'elle traite a été étendu à d'autres infractions que les seules infractions routières.



Transformer l'action publique

Acteur de la simplification des démarches administratives et de la transformation numérique de l'État, l'ANTAI contribue à améliorer la qualité et l'efficacité de l'action publique. Elle joue un rôle clef dans la production de services innovants et dans la valorisation des données au service des différentes politiques publiques.



Accompagner les collectivités

Partenaire des collectivités territoriales depuis sa création, l'ANTAI met au point des services adaptés à leurs besoins. Elle leur fournit notamment des outils de verbalisation et de traitement automatisé des données, en particulier depuis la réforme de décentralisation du stationnement payant.



Rennes, Centre national de traitement.
L'ANTAI bénéficie d'une double localisation, à Paris et à Rennes.

2019 en chiffres



2 sites
Paris et Rennes

4 chaînes
de traitement

Production



34 millions
de dossiers
d'infraction
(CA+PVe)



25 millions
d'avis de contravention
initiaux (dont 12,6 millions CA,
12,4 millions PVe et 375 000
pour non désignation)



8,1 millions
d'avis de paiement
FPS

Relation usagers



43 millions
de courriers envoyés
en 2019



7 millions
de courriers reçus



1,3 million
d'appels traités



9,8 millions
de visites sur le site web
2/3 des démarches
réalisées en ligne

Partenaires



576
communes
conventionnées
FPS



4 090
communes utilisant
le PVe

20 pays
européens





Renforcer l'efficacité de la chaîne de traitement

8 — 12

Contrôle automatisé :
s'adapter aux variations
de l'activité

13 — 17

Le Procès-Verbal
électronique, un outil
plébiscité

Contrôle automatisé : s'adapter aux variations de l'activité

En 2019, le contexte économique et social a affecté l'activité de l'ANTAI. L'Agence a néanmoins tenu le cap des réformes de premier plan en matière de sécurité routière.

Un contexte particulier pour les équipements

Entre le recul du nombre d'équipements de contrôle automatisé en France suite aux nombreuses dégradations, et le bond technologique que représente le déploiement des radars tourelles, l'impact de l'année 2019 sur l'activité de l'ANTAI a été tout en contraste.

Le parc des radars dégradé

Le nombre total de radars déployés a atteint 3 914 équipements au 1^{er} janvier 2020, un nombre en baisse par rapport à l'année précédente, en raison des nombreuses dégradations sur les radars qui ont eu lieu début 2019. Les équipements fixes classiques ont été particulièrement touchés par le vandalisme.

Le déploiement des radars tourelles

L'année 2019 a également été marquée par le lancement du déploiement des radars tourelles, dont le nombre a atteint 195 au

1^{er} janvier 2020. Les radars tourelles vont continuer à remplacer en priorité les radars fixes. Ces nouveaux radars permettront de verbaliser différents types d'infraction, notamment l'excès de vitesse et le franchissement de feu rouge. Dans un futur proche, ils pourront également enregistrer des infractions d'autres natures, comme l'utilisation du téléphone au volant, l'une des principales causes d'accidents de la route avec la vitesse et l'alcool.

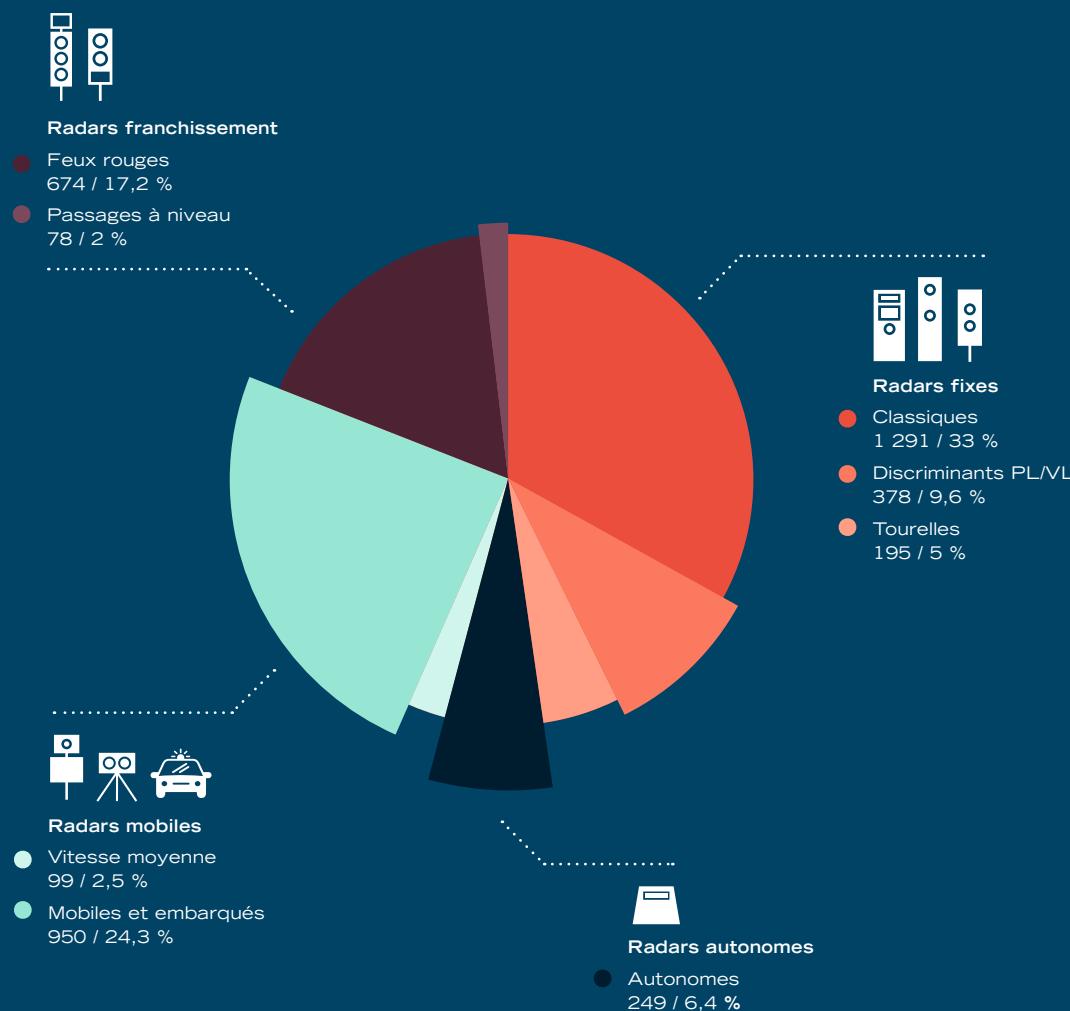
Un taux de disponibilité des équipements en recul suite au vandalisme

Le taux de disponibilité indique le rapport entre le nombre d'équipements disponibles et le nombre total d'équipements en service. En 2019, il s'établit à 74,1 % pour l'ensemble des équipements du contrôle automatisé, soit une baisse de près de 14 points par rapport à 2018 en raison des dégradations du début d'année et de l'obsolescence des équipements. Il a particulièrement reculé pour les radars fixes, fortement touchés par le vandalisme. Le taux de disponibilité des équipements mobiles reste quant à lui élevé puisque ces radars sont épargnés par les dégradations. •

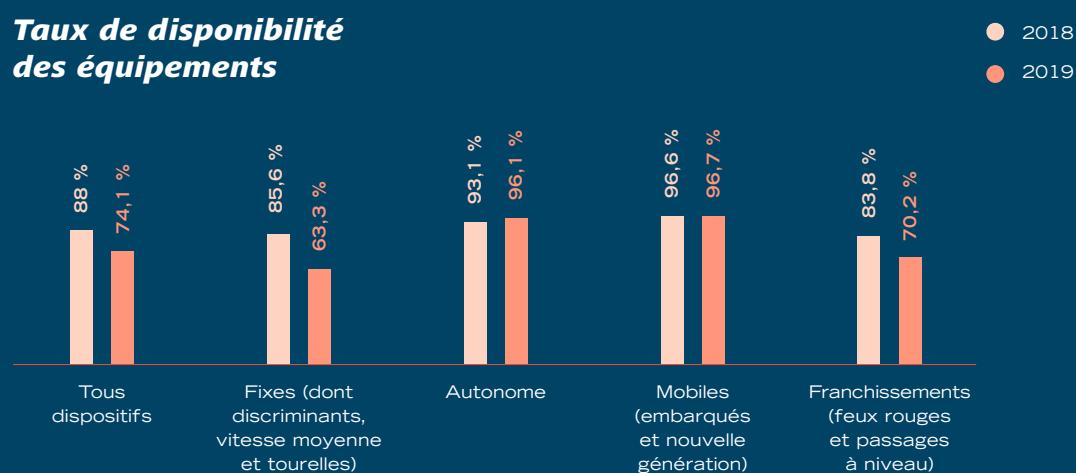


3 914 radars
déployés
en France
au 1^{er} janvier
2020

Répartition du parc de radars déployés au 1^{er} janvier 2020



Taux de disponibilité des équipements



Le bilan du contrôle automatisé

L'année 2019 a été contrastée, entre la baisse conjoncturelle des infractions relevées et l'évolution encourageante du comportement des conducteurs.

Une baisse des infractions relevées et des avis de contravention envoyés

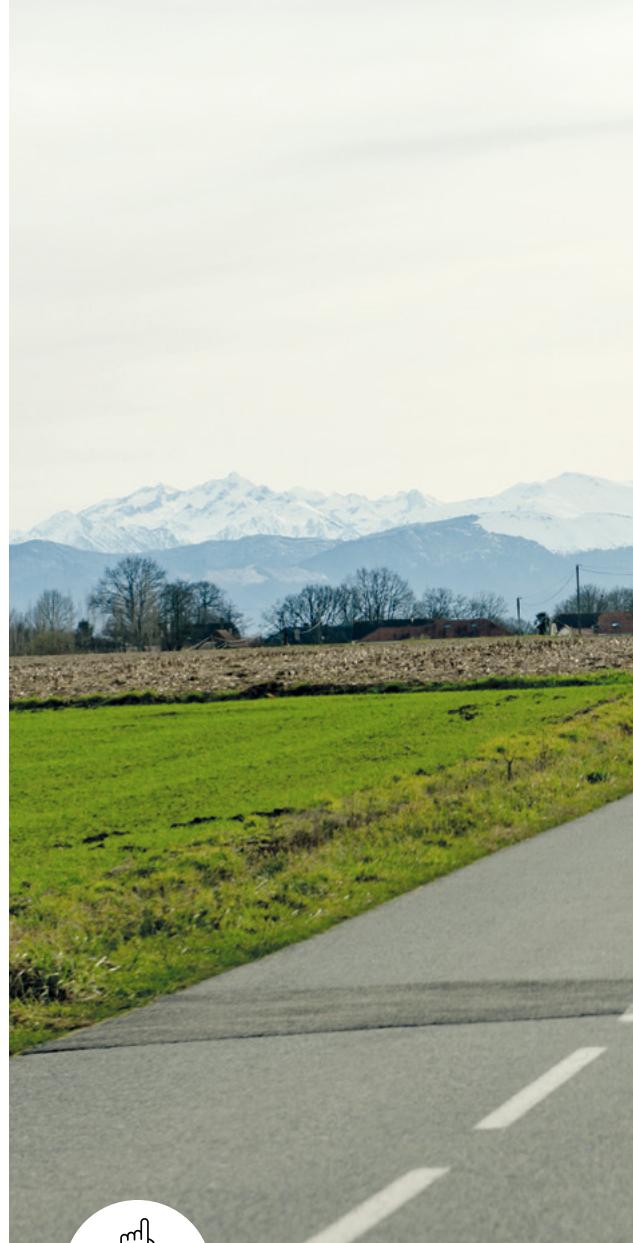
Le nombre de dossiers d'infraction enregistrés au titre du contrôle automatisé a diminué de 13,5 % en 2019 par rapport à 2018, pour tomber à 20,7 millions. Un recul qui s'explique notamment par la baisse du parc radars. À 12,6 millions, le nombre d'avis de contravention initiaux envoyés au titre du contrôle automatisé a quant à lui reculé de 10,8 % par rapport à 2018. Ce déclin est lié à la diminution du nombre d'infractions relevées ainsi qu'à l'augmentation du nombre de dossiers d'infraction avec une photo noire ne permettant pas d'identifier le véhicule.

Un ratio ACO/DIF affecté par les dégradations

Le ratio avis de contravention (ACO)/dossiers d'infraction (DIF) vitesse pour les immatriculations françaises mesure l'efficacité de la chaîne de traitement des infractions et sa capacité à transformer les messages d'infraction reçus en avis de contravention. En 2019, il atteint 65,1 %, soit un recul de 1,4 point par rapport à 2018. Cela s'explique par les ratios particulièrement faibles des premiers mois de l'année, liés au nombre important de photos noires causées par les dégradations des radars. Sans photographie permettant d'identifier le véhicule, les dossiers d'infraction ne peuvent pas donner lieu à un avis de contravention.

“

Grâce à l'obligation de désignation, les conducteurs de véhicules professionnels sont désormais sanctionnés par un retrait de point sur leur permis au même titre que les conducteurs de véhicules particuliers.



La réforme du 80 km/h a permis de sauver 211 vies en 2019, selon le bilan à 18 mois de l'ONISR et du Cerema.

Pour les immatriculations de pays étrangers partenaires, le ratio ACO/DIF vitesse s'élève à 67,5 % sur l'année 2019, en légère hausse par rapport à celui de l'année précédente. Cette progression s'explique par la mise en œuvre des échanges automatisés d'informations avec le Royaume-Uni, nouveau pays partenaire, et la possibilité d'envois importants d'avis de contravention initiaux en mars 2019 après la reprise du stock des infractions de ce pays.

Enfin, le taux de transformation des DIF en ACO est en progression



pour les équipements feux rouges par rapport à 2018 (+10,9 points).

Désignation des conducteurs de véhicules professionnels : des résultats convaincants

L'obligation de désignation des conducteurs de véhicules professionnels a été instaurée en 2017. Le non-respect de cette obligation est sanctionné par un avis de contravention envoyé à la personne morale dont le représentant légal n'a pas désigné l'auteur d'une infraction commise au volant d'un véhicule immatriculé au nom de la personne morale. Cette mesure vise à responsabiliser les employeurs ainsi que les conducteurs de véhicules professionnels. Elle a déjà montré des résultats convaincants.

Depuis l'instauration de cette mesure, les avis de contravention pour non-désignation n'ont cessé de reculer. Dès la première année de mise en œuvre, le taux de désignation a très fortement augmenté. Les représentants légaux respectent désormais en grande majorité l'obligation de désignation du conducteur et la réalisent principalement en ligne. En 2019, plus des trois quarts des désignations réalisées par des personnes morales ont été effectuées sur le site web de l'ANTAI. Ce taux de dématérialisation progresse chaque année, l'ANTAI mettant tout en œuvre pour faciliter les démarches en ligne.

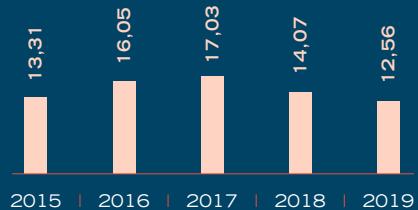


Moins de 6 jours

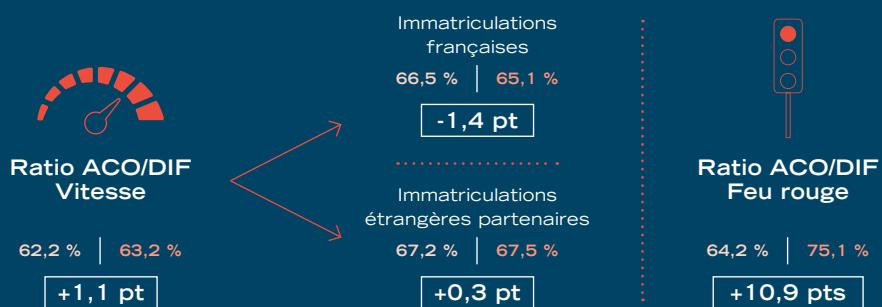
c'est le délai moyen de traitement entre la réception du message d'infraction et l'envoi d'un avis de contravention.

En outre, le nombre d'infractions routières commises au volant de véhicules professionnels a lui aussi fortement diminué dès la première année d'application. Grâce à l'obligation de désignation, les contrevenants sont désormais sanctionnés par un retrait de point(s) sur leur permis au même titre que les conducteurs de véhicules particuliers.

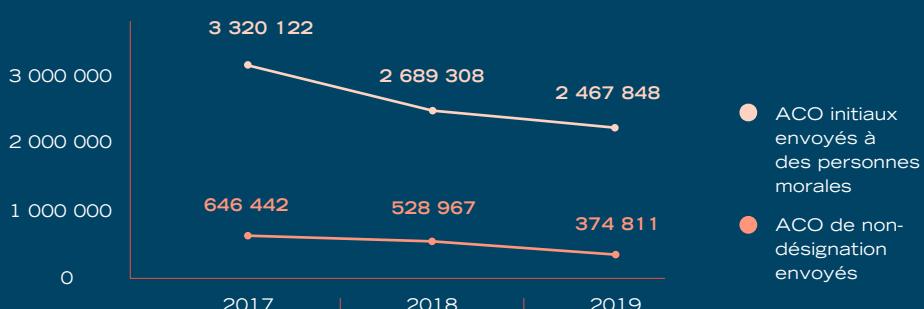
Évolution du nombre d'avis de contravention initiaux envoyés au titre du contrôle automatisé (en millions)



Évolution du ratio ACO/DIF entre 2018 et 2019



Évolution du nombre d'ACO personnes morales envoyés entre 2017 et 2019



Le bilan de la réforme du 80 km/h

Entrée en vigueur au 1^{er} juillet 2018, la mesure relative à l'abaissement de la vitesse maximale autorisée de 90 à 80 km/h sur les routes à double sens sans séparateur central hors agglomération, où la mortalité est la plus élevée, a produit les effets escomptés.

Selon le bilan à 18 mois de l'ONISR et du Cerema, 211 vies ont été épargnées en

2019 grâce à cette mesure. Les infractions relevées par les radars situés sur les routes avec abaissement à 80 km/h avaient augmenté au deuxième semestre 2018 mais, entre 2018 et 2019, le nombre d'infractions sur ces routes a reculé. Cette baisse s'explique en partie par le recul du nombre de radars actifs dû aux dégradations et par l'effet de démarrage de la réforme, mais qui prouve également que les conducteurs ont commencé à diminuer leur vitesse sur ces routes dangereuses. ●

Le Procès-Verbal électronique, un outil plébiscité

En 2019, l'ANTAI a poursuivi sa mission d'optimisation de son offre en direction des forces de sécurité intérieure, au niveau de l'État comme dans les collectivités territoriales, via l'adaptation constante du Procès-Verbal électronique et la dématérialisation de ses services.

L'année 2019 a connu, comme les deux années précédentes, de grandes évolutions dans le domaine du Procès-Verbal électronique (PVe), en particulier dans l'application de la verbalisation en mobilité. La généralisation des trois premiers délits forfaitsés et le lancement de l'expérimentation du paiement immédiat en liaison avec les terminaux NEO en sont les exemples majeurs.

Une application en perpétuelle adaptation

Afin de développer la capacité opérationnelle des unités de la gendarmerie et de la police nationales, l'application PVe a évolué via la prise en compte des nouvelles mentions de la loi de programmation de la justice d'une part, et via celle du renforcement des pouvoirs des agents de police judiciaire dans le cadre des contrôles de l'alcoolémie des conducteurs de véhicule d'autre part.

Actuellement, près de 1 700 natures d'infractions différentes sont relevables par le PVe, dont 800 dans le domaine de la circulation routière et 900 hors circulation routière. De nouvelles infractions ont intégré l'application PVe dans la période récente, comme la participation à une manifestation interdite sur la voie publique ou l'acquisition de produits du tabac vendus à la sauvette.

En 2020, l'usage de stupéfiants est appelé à intégrer cet outil.

Par ailleurs, des développements ont permis la généralisation en janvier 2019 des trois premiers délits forfaitsés : conduite d'un véhicule sans permis de conduire, conduite d'un véhicule avec un permis non adapté et conduite sans assurance.

Le PVe État, un outil opérationnel et adapté aux forces de sécurité intérieure

Des résultats toujours plus probants

En 2019, les forces de l'ordre au sein de la police et de la gendarmerie nationales ont relevé 5,26 millions d'infractions via le PVe (hors délits). Près de 4,8 millions d'avis de contravention (hors délits) ont été envoyés pour l'année 2019. Ce chiffre est le reflet de l'activité des forces de l'ordre et de l'application PVe qui s'adapte constamment en fonction des évolutions législatives et réglementaires.

De plus, l'ANTAI a consolidé et modernisé une interface entre les données saisies lors de la consultation des fichiers et l'application PVe. En plus d'un véritable gain de temps pour les gendarmes et les policiers, il s'agit aussi d'un gain dans la fiabilité des données.

Des améliorations rapides ont également été réalisées et mises à disposition de

la DGGN/DGPN pour aider les agents dans l'accomplissement de leurs missions.

Le projet NEO au service de l'expérience utilisateur

En 2019, le projet NEO a continué son déploiement en masse dans les unités, en particulier en fin d'année. 56 251 terminaux NEO se sont connectés en 2019. L'ANTAI a su une nouvelle fois s'adapter, et permettre à tous les utilisateurs de se connecter et d'utiliser l'application PVe dans d'excellentes conditions. L'expérimentation du paiement immédiat (sur les lieux de l'infraction et

dans une cinquantaine d'unités GN et PN) en espèces, chèques, paiement en ligne via le site amendes.gouv ou paiement par carte bancaire via m-POS, a montré des résultats encourageants, en particulier auprès de contrevenants étrangers. Sa généralisation se prépare en liaison avec les partenaires du PVe.

Après une année très riche en évolutions, le PVe va voir son périmètre s'élargir en 2020 et appréhender de nouveaux domaines comme la verbalisation de l'usage de produits stupéfiants. ●



1 700
natures
d'infractions
différentes
sont relevables
par le PVe



Le PVe, comment ça marche ?

1 L'agent constate et relève l'infraction avec un outil dédié (terminaux nomades ou ordinateurs de bureau)



2

Les données de l'infraction sont télétransmises depuis le service verbalisateur au Centre national de traitement (CNT) de Rennes

3

Le titulaire de la carte grise est identifié par le système d'immatriculation des véhicules (SIV), sauf en cas d'interception par un agent

4

L'avis de contravention est édité et envoyé automatiquement par courrier au domicile du titulaire de la carte grise



5 Le contrevenant ou le titulaire de la carte grise paie l'amende...

... ou la conteste



La contestation est traitée par l'officier du ministère public du lieu de l'infraction



Le Trésor Public procède au recouvrement de l'amende

Sans attendre la fin de l'expérimentation du Procès-Verbal électronique (PVe), qui s'est déroulée de 2009 à 2010, de nombreuses collectivités territoriales ont fait état de leur souhait d'adhérer à ce nouveau dispositif, telles que la police et la gendarmerie. Leur objectif est de simplifier l'enregistrement et la gestion des infractions au sein de leurs services verbalisateurs, puisque les applications traitant les timbres-amendes papier sont devenues obsolètes.

Un dispositif en demande croissante, gage de confiance

Toutes les grandes villes sont désormais reliées au Centre national de traitement (CNT) de Rennes, lequel assure la gestion des infractions et l'envoi des avis de contravention. Les sociétés de transport public et des entités de natures diverses, disposant d'agents verbalisateurs, se sont fait connaître auprès de l'ANTAI pour entrer à leur tour dans la verbalisation électronique.

Au cours de l'année 2019, 269 nouveaux services verbalisateurs se sont enregistrés à l'Agence, portant leur nombre à 4 652 en fin d'exercice. Soucieux de moderniser l'activité

de leurs agents, les deux tiers ont doté leurs 30 716 agents assermentés de 16 317 terminaux.

Quant au tiers restant, qui relève moins de 500 verbalisations/an, il accède à une application de bureau permettant la saisie directe des infractions dans le système informatique du CNT. L'ensemble des services a ainsi produit 8,1 millions de verbalisations en 2019, soit une augmentation de 9,3 % par rapport à l'année précédente.

Une couverture quasi complète dans les collectivités territoriales



Des solutions de verbalisation de plus en plus agiles

Plusieurs solutions de verbalisation, qui répondent aux mêmes spécifications que celles des forces de l'ordre de la police et de la gendarmerie, ont été mises sur le marché par des éditeurs. Elles visent à remplacer des terminaux lourds et encombrants, destinés exclusivement au relevé des infractions, par des smartphones. Ces derniers permettent notamment de contrôler le paiement du stationnement, de lire automatiquement les plaques d'immatriculation, de téléphoner, de prendre des photographies de situation, de géolocaliser les lieux d'infraction et



Plus de 4 500 collectivités territoriales sont dotées d'au moins un agent verbalisateur. Ces agents améliorent la qualité de vie des habitants en faisant respecter les règles locales et en réduisant leur sentiment d'insécurité.



Les infractions des quatre premières classes de contravention du périmètre PVe, portant notamment sur le stationnement, la vitesse, l'alcoolémie, la pollution, le bruit et les surcharges, peuvent être relevées par les agents verbalisateurs des collectivités territoriales.

de tenir une main courante informatisée, traçant tous les événements auxquels les agents sont quotidiennement confrontés dans le cadre de leurs missions.

Aujourd’hui, sept sociétés disposent d’une attestation de « vérification d’aptitude au bon fonctionnement » (VABF), au titre de leur solution de verbalisation, ce qui leur permet de proposer cette prestation aux services verbalisateurs. Ce document atteste que la solution a fait l’objet d’une validation auprès de l’ANTAI et qu’elle respecte les spécifications préconisées en termes de qualité de l’application et de 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’Agence.



35
entreprises de transport étaient enregistrées à l’ANTAI fin 2019, totalisant à elles seules près de 108 000 infractions relevées au 31 décembre 2019.

Le Procès-Verbal électronique dans les collectivités territoriales

Aujourd’hui, plus de 4 500 collectivités territoriales sont dotées d’au moins un agent verbalisateur couvrant une population de près de 50 millions d’habitants. Leurs agents, qu’ils soient policiers municipaux (plus de 22 000), agents de surveillance de la voie publique (environ 8 000) ou gardes champêtres (moins de 1 000), sont tous assermentés pour relever des infractions des quatre premières classes de contravention du périmètre PVe (environ 1 700 natures d’infraction), portant notamment sur le stationnement, la vitesse, l’alcoolémie, la pollution, le bruit et les surcharges. Avec plus de 8 millions de verbalisations relevées en 2019, les policiers municipaux et les gardes champêtres participent d’une mission d’amélioration de la qualité de vie des habitants. En faisant respecter les règles locales, ils œuvrent à réduire le sentiment d’insécurité. Ils sont parties prenantes de la lutte contre les incivilités mais aussi de celle contre la petite et moyenne délinquance.

Le Procès-Verbal électronique dans les entreprises et entités publiques

Régulièrement sollicitée par des entités autres que les collectivités territoriales et les sociétés de transport, l’ANTAI a réalisé des développements permettant d’accueillir dans son système informatique de nouvelles catégories d’agents verbalisateurs. C'est ainsi que, depuis 2018, la verbalisation électronique s'est ouverte à une troisième catégorie de délégataires de services publics :

- **le groupe Effia**, dont les agents verbalisent le stationnement dans les espaces des gares SNCF et des gares routières d'une trentaine de grandes villes ;
- **l’Union des aéroports de Paris**, dont les agents assermentés verbalisent dans les zones aéroportuaires ;
- **l’établissement public Paris La Défense** couvrant un périmètre s'étendant sur Courbevoie, Nanterre, Paris et Puteaux ;

→ la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) pour permettre aux 450 contrôleurs des transports terrestres (CTT) de verbaliser les contrevenants sur les 90 sites des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL).

D'autres organismes ont également émis le souhait d'entrer dans le dispositif de verbalisation électronique. Il en est ainsi de l'Union des ports maritimes, de l'Office national des forêt (espaces forestiers, montagneux et littoraux), des gardes particuliers (chasse, pêche, environnement), des universités (stationnement dans le périmètre de

certains établissements) ou encore des hôpitaux (stationnement à proximité des accès des véhicules de secours).

Le Procès-Verbal électronique dans les transports publics

Fin 2014, l'Union des transports publics (UTP) a incité les autorités organisatrices de transport à entrer dans la verbalisation électronique afin que leurs agents assermentés puissent relever les infractions liées au stationnement et à la circulation de véhicules dans les couloirs de bus, cela pour fluidifier le trafic de ces derniers.

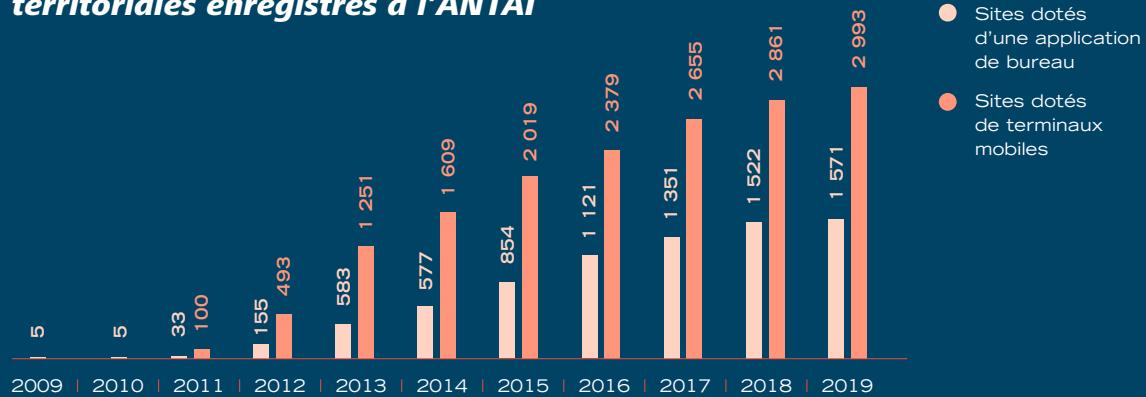


8,1 millions

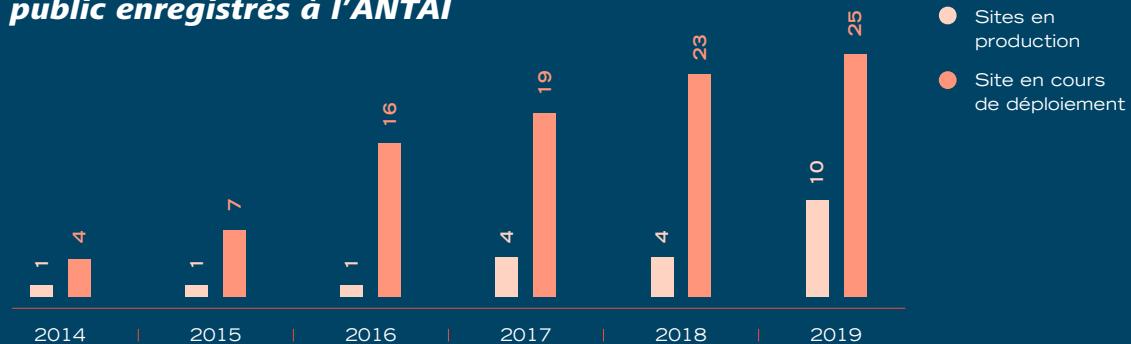
de verbalisations électroniques en 2019, soit une augmentation de 9,3 % par rapport à l'année précédente.

En 2019, pas moins de 35 entreprises de transport étaient enregistrées à l'ANTAI, totalisant à elles seules près de 108 000 infractions relevées au 31 décembre 2019. ●

Progression du nombre de services verbalisateurs de collectivités territoriales enregistrés à l'ANTAI



Progression du nombre de services verbalisateurs des entreprises de transport public enregistrés à l'ANTAI





État et collectivités publiques : nouveaux projets, nouveaux défis pour l'agence

20 — 23

Accompagner
la réforme
du Forfait de Post-
Stationnement

24 — 27

Poursuivre
la politique
de forfaitisation
des délits

28 — 31

Europe et
international :
exporter et
s'inspirer

Accompagner la réforme du Forfait de Post-Stationnement

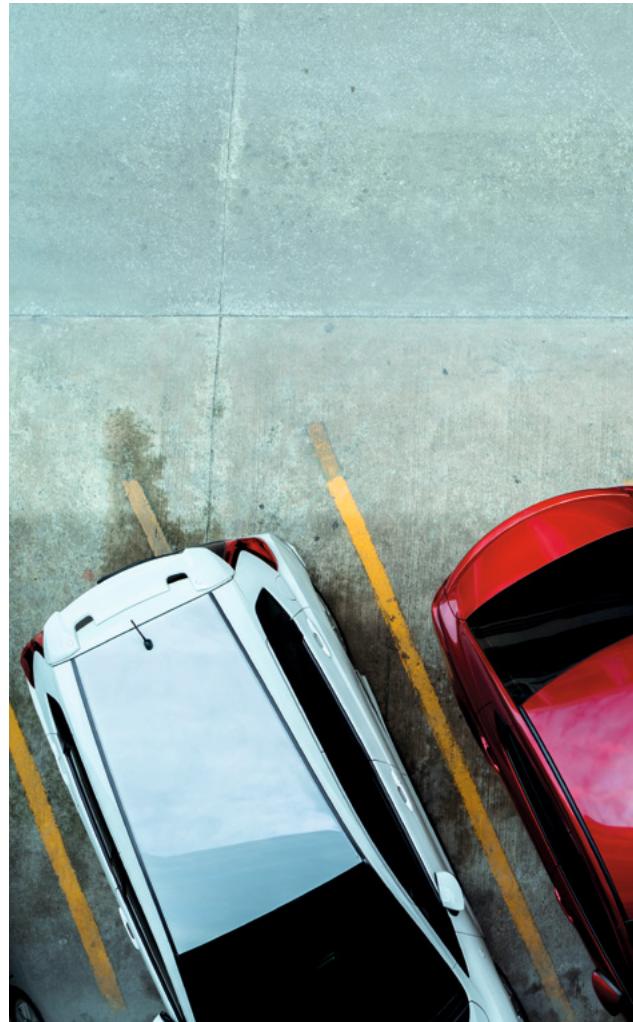
La réforme du stationnement payant participe d'une politique publique de décentralisation et d'évolution de nos sociétés vers de nouvelles formes de mobilité. En 2019, la réforme s'est poursuivie. Pour l'accompagner efficacement, l'ANTAI a su se réorganiser et se rapprocher des collectivités territoriales.

L'ANTAI, au cœur de la réforme, au côté des collectivités

En application de l'article 63 de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM), le stationnement payant a été décentralisé et dépénalisé. En 2019, l'ANTAI a su s'adapter pour accompagner au mieux cette évolution majeure.

La réforme en profondeur du stationnement payant

Depuis le 1^{er} janvier 2018, date d'entrée en vigueur de cette réforme, les usagers qui ne règlent pas ou insuffisamment leur stationnement ne sont plus redevables d'une amende pénale d'un montant unique sur l'ensemble du territoire, mais d'une redevance, le Forfait de Post-Stationnement (FPS), dont le montant est déterminé par chacune des collectivités territoriales bénéficiaires. En réglant leur FPS, les automobilistes régularisent *a posteriori* l'occupation du domaine public local avec leur véhicule. En renforçant les compétences des



municipalités pour adapter leur politique de stationnement payant aux besoins de leurs territoires, cette réforme poursuit plusieurs finalités. Elle a vocation à faciliter l'accès aux centres-villes en fluidifiant la circulation routière et en augmentant la rotation des véhicules sur les places de stationnement. Elle vise également à encourager les usagers à se déporter vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement.

Collectivités et usagers : les prestations de l'ANTAI

L'ANTAI accompagne au quotidien les collectivités dans la mise en œuvre de cette réforme. Elle propose, tout d'abord, d'assurer pour le compte des collectivités qui en font le choix l'édition et l'envoi des avis de paiement des FPS émis lors du contrôle du stationnement par les agents locaux. Cette prestation facultative inclut la mise à disposition des canaux de paiement des FPS.

Lorsque les redevables ne paient pas leur Forfait de Post-Stationnement, elle émet ensuite, pour l'ensemble des

collectivités qui ont instauré le stationnement payant, les titres exécutoires nécessaires au recouvrement des Forfaits de Post-Stationnement majorés par les trésoreries locales.

Les collectivités qui mettent en œuvre la réforme du stationnement payant doivent à minima signer avec l'ANTAI une convention dite « cycle partiel » pour l'émission des titres exécutoires, et peuvent passer une convention dite « cycle complet » pour confier à l'ANTAI la notification des avis de paiement.

Enfin, l'ANTAI met à disposition des services locaux et des usagers un espace dédié au FPS sur son site Internet. Cet espace vient en complément d'un centre d'appel pour répondre à leurs interrogations et d'un support technique pour être en contact direct avec les prestataires des collectivités et détecter les éventuels dysfonctionnements qu'elles rencontrent. •

La réforme a vocation à faciliter l'accès aux centres-villes en fluidifiant la circulation routière et en augmentant la rotation des véhicules sur les places de stationnement. Elle vise également à encourager les usagers à se déporter vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement.



La loi MAPTAM : moderniser l'action publique territoriale

La loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) vise à clarifier et à réaffirmer les compétences des collectivités territoriales. Parmi les réformes prévues dans cette loi, la décentralisation des amendes de stationnement a incité l'ANTAI à adapter son intervention auprès des collectivités. Deux types de conventions permettent un accompagnement au plus près des besoins du terrain.



Le stationnement est l'un des grands axes de l'action de l'ANTAI. En 2019, il a continué sa mue, imposant à l'ANTAI des défis organisationnels, qu'elle a su relever pour accompagner efficacement les collectivités territoriales.

Un an de réforme et des résultats déjà prometteurs

L'année 2019 a été une période de transition, d'orientation, et de consolidation. Elle a aussi été l'année de très bonnes performances pour l'ANTAI, qui a su faire preuve de flexibilité, de dynamisme, et d'une grande réactivité pour enregistrer des résultats prometteurs sur l'ensemble du territoire et garder la confiance de ses partenaires.

Un ancrage local consolidé

En 2019, 16 nouvelles collectivités ont signé une convention avec l'ANTAI. Au total, depuis la mise en œuvre de la réforme, 576 collectivités ont passé une convention avec l'ANTAI : 553 en cycle complet et 23 en cycle partiel. Plus de 96 % de ces collectivités ont ainsi choisi de passer par l'ANTAI pour l'envoi des FPS. Ce résultat est une marque de confiance envers l'Agence,

la prestation qu'elle propose permettant aux collectivités de sécuriser la notification des avis de paiement.

Par ailleurs, depuis l'entrée en vigueur de la réforme, neuf collectivités qui souhaitaient initialement notifier elles-mêmes les FPS sont revenues sur leur choix initial en signant une convention « cycle complet » avec l'ANTAI.

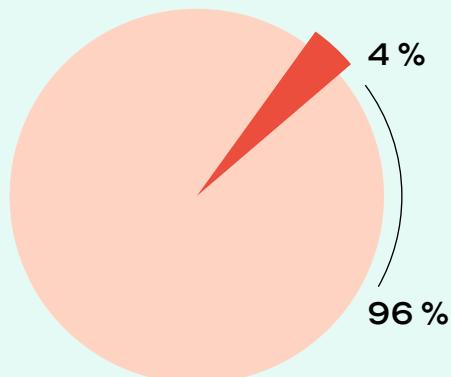
Un service opérationnel et sécurisé

En 2019, l'ANTAI a envoyé 8,1 millions d'avis de paiement de FPS aux adresses des redevables, soit 4,3 % de plus qu'en 2018. Au total, elle a envoyé 15,9 millions d'avis de paiement depuis la mise en œuvre de la réforme du stationnement payant et émis 5,8 millions de titres exécutoires. Il est à noter que, en moyenne, l'ANTAI envoie les avis de paiement de FPS à l'adresse des redevables en moins de 3,5 jours. ●



8,1 millions
d'avis de paiement de FPS envoyés aux adresses des redevables en 2019 (4,3 % de plus qu'en 2018).

L'ancrage local de l'ANTAI en 2019

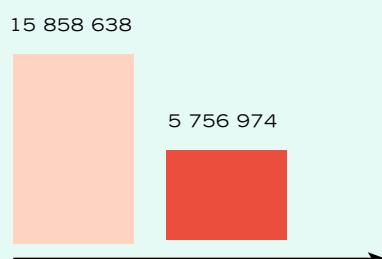


576 collectivités ont signé une convention avec l'ANTAI

553 ont confié à l'ANTAI l'édition et la notification des avis de paiement

16 nouvelles collectivités en 2019

- Conventions « cycle complet »
- Conventions « cycle partiel »



Mise en œuvre de la réforme : bilan janvier 2018 / décembre 2019

- Avis de paiement de FPS
- Titres exécutoires

Plus que jamais, l'optimisation de ses prestations est au cœur de l'ambition de l'ANTAI. Des synergies se mettent en place avec ses partenaires pour fluidifier et renforcer son fonctionnement en direction des usagers.

Simplifier les démarches des usagers

Après un an de mise en œuvre de la réforme, l'Agence a la préoccupation de renforcer toujours davantage la lisibilité et la simplicité des démarches des usagers. Dans cette perspective, le modèle des avis de paiement a été modifié pour permettre aux redevables ayant perdu la deuxième page des avis de paiement de pouvoir régler leur FPS. L'ANTAI a également développé une interface par laquelle les entreprises de location de véhicules de courte durée intéressées peuvent recevoir les informations relatives à leur FPS de manière dématérialisée puis les payer par lot.

L'Agence améliore ses règles de traitement à partir des cas d'usages. En particulier, la mise en place de nouvelles règles d'interrogation du système d'immatriculation des véhicules est destinée à prévenir les désagréments associés à

l'absence de mise à jour du certificat d'immatriculation.

Et maintenant, quelles routes emprunter ?

Identifier les besoins des municipalités

L'ANTAI tire profit de ses échanges quotidiens avec les services locaux pour mettre en évidence, en lien avec les trésoreries locales, leurs principales difficultés et pour adapter son accompagnement en conséquence. Fortement sollicitée par les collectivités à ce sujet, l'Agence travaille notamment, avec le ministère de l'Intérieur et celui des Transports, à trouver une solution à la problématique des véhicules étrangers.

Renforcer les relations avec les partenaires de l'Agence

La mise en œuvre de cette réforme de décentralisation fait intervenir une pluralité d'acteurs. Afin de s'assurer de la bonne coordination de son action avec celle des autres parties-prenantes (Commission du contentieux du stationnement payant, Direction générale des finances publiques, représentants et associations de collectivités, éditeurs de logiciels), l'ANTAI s'implique activement dans l'organisation de comités dédiés. ●



L'ANTAI accompagne au quotidien les collectivités dans la mise en œuvre de leur politique de stationnement. Un an après la réforme, l'ANTAI a la préoccupation de renforcer toujours davantage la lisibilité et la simplicité des démarches des usagers.

Poursuivre la politique de forfaitisation des délits

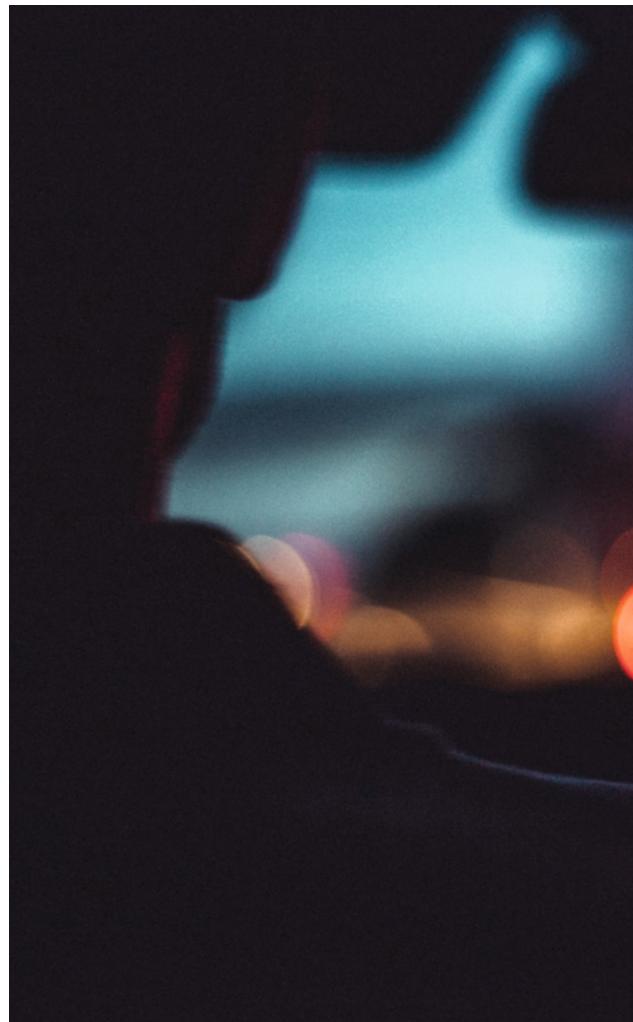
La forfaitisation des délits a connu des avancées importantes en 2019, tant sur le plan juridique que technologique. Elle tend aujourd’hui à s’étendre progressivement vers d’autres délits en cohérence avec ceux déjà concernés, mais prend aussi en compte les nouveaux enjeux de politique pénale.

Un projet ambitieux piloté par l’ANTAI

Afin d’assurer une qualité de service optimale tout en assumant les évolutions majeures de la politique de forfaitisation des délits, l’ANTAI modernise son système en profondeur. Son but : gagner en efficacité, en fluidité et en agilité.

La procédure de forfaitisation des délits évolue

Pour appliquer les dispositions posées par la loi de modernisation de la justice du XXI^e siècle, l’ANTAI met en œuvre depuis novembre 2018 la procédure de forfaitisation des délits pour trois infractions routières : la conduite sans permis, la conduite avec un permis non-adapté à la catégorie du véhicule et la circulation d’un véhicule sans assurance. Cette procédure va s’étendre à de nouveaux délits en 2020, notamment en matière d’usage de stupéfiants. À partir des infractions repérées par contrôle automatisé il sera en outre possible de constater, sur le même modèle que celui des infractions routières, le délit de conduite sans assurance.



Une mise en place technologique et logistique

Le traitement des amendes forfaitaires délictuelles a nécessité le développement d'un nouveau système d'information délictuel (SID) spécifique afin d'établir les interconnexions nécessaires avec les acteurs concernés : le ministère de la Justice, le Procureur de la République de Rennes, la Direction des affaires criminelles et des grâces (DAGC), la Direction générale des finances publiques (DGFiP), la Direction des services judiciaires (DSJ), la Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN) et la Direction générale de la police nationale (DGPN).

La mise en œuvre de la forfaitisation des délits a reposé sur la coordination de tous ces acteurs. En effet, ce projet est réalisé grâce à l'interconnexion des systèmes d'information de chaque acteur de la chaîne pénale pour permettre de réaliser le traitement juridique des délits. À la suite du lancement de la forfaitisation sur les trois délits routiers, des comités réunissant les différentes parties prenantes ont été organisés pour restituer les principales conclusions sur le déploiement progressif des amendes forfaitaires délictuelles.

À titre d'exemple, pour le relevé du délit de conduite sans assurance via le contrôle automatisé, une connexion avec le registre du fichier des véhicules assurés (FVA) a été nécessaire.



Faire confiance à l'ANTAI : un choix gagnant

Le choix de confier le traitement de la forfaitisation des délits à l'ANTAI est lié à sa capacité déjà éprouvée de prise en charge de la constatation, de gestion des contestations et d'une partie du recouvrement en matière contraventionnelle. Ces missions déjà confiées à l'Agence constituaient une garantie de sa capacité à élargir son périmètre d'intervention au relevé des infractions délictuelles. Le SID capitalise ainsi sur différentes briques applicatives existant dans le système d'information (SI) actuel.

Par ailleurs, le modèle architectural du SID s'inscrit dans la trajectoire générale de modernisation du SI de l'Agence. L'efficacité du système développé servira de fondement à la modernisation et à la refonte applicative de ce dernier. Elle permettra donc à l'Agence de faciliter l'intégration progressive de nouveaux délits forfaitisés. De la même manière, les modes de gestion du SID font état d'une modernisation des principes de conduite des projets informatiques au sein de l'Agence, par la mise en œuvre progressive de nouvelles méthodologies dites « agiles à l'échelle ». ●

Pour opérer le traitement des amendes forfaitaires délictuelles, l'ANTAI a développé un nouveau système d'information délictuel qui établit notamment les interconnexions nécessaires avec ses partenaires. Ce nouveau système participe d'une dynamique générale de modernisation de l'Agence et d'optimisation de ses performances.



L'ANTAI a mis en œuvre la procédure de forfaitisation des délits pour trois infractions routières : la conduite sans permis, la conduite avec un permis non adapté à la catégorie du véhicule et la circulation d'un véhicule sans assurance. Cette procédure va s'étendre à de nouveaux délits en 2020, notamment en matière d'usage de stupéfiants.

Dresser le bilan pour mieux se projeter dans l'avenir

L'évolution du cadre juridique ouvre de nouvelles perspectives à l'ANTAI, et la confronte à de nouveaux défis. La forfaitisation des délits répond aux enjeux de simplification de la procédure pénale.

La forfaitisation des délits en chiffres

Depuis le 14 janvier 2019, date de généralisation de la procédure de l'amende forfaitaire délictuelle appliquée à la conduite sans permis et la conduite sans assurance, le nombre de dossiers d'infraction constatée est important. Ainsi, près de 57 000 dossiers d'infraction ont été répertoriés en 2019.

Parmi l'ensemble des dossiers recensés depuis l'ouverture de la procédure de forfaitisation, 73 % sont relatifs à un défaut d'assurance, 24 % à une conduite sans permis et quasiment 3 % à une conduite avec une mauvaise catégorie de permis.

Entre janvier et décembre 2019, 57 000 délits forfaitisés ont été relevés sur PVe, dont environ 41 500 pour un défaut d'assurance, 14 000 pour un défaut de permis et 1 500 pour un permis non adapté. Le nombre d'amendes forfaitaires délictuelles envoyées atteint 48 029, dont 34 675 pour un défaut d'assurance, 11 890 pour un défaut de permis et 1 464 pour un permis non adapté.

2020 : la forfaitisation du délit d'usage de stupéfiants

Les développements informatiques sont finalisés afin de permettre, au niveau technique, le relevé de l'usage de stupéfiants dans le cadre de la procédure forfaitaire via l'application PVe au premier semestre 2020.

Le dispositif n'entrera toutefois en vigueur que de manière progressive avant une



57 000

dossiers d'infraction ont été répertoriés en 2019.



généralisation complète. Les juridictions sites pilotes seront les mêmes que pour le déploiement progressif des délits routiers (Rennes, Créteil puis Lille), auxquelles s'ajouteront les juridictions de Reims et de Marseille.

L'ANTAI prend la mesure des défis de demain

La modernisation du système de l'ANTAI permet de répondre aux objectifs d'intégration de nouveaux délits prévus par la loi Justice de 2019, comme la vente à la sauvette, les installations illicites, ou encore le transport routier en violation des règles relatives au chronotachygraphe. En cela, le travail déjà effectué permet à l'Agence d'aborder sereinement l'avenir et de répondre à ces nouveaux enjeux de manière planifiée et efficace. ●



Perspectives pour l'environnement : la loi d'orientation des mobilités

La loi d'orientation des mobilités a été adoptée le 24 décembre 2019 suite aux Assises nationales de la mobilité lancées en septembre 2017. Elle a pour ambition de réformer en profondeur le cadre général des politiques de mobilité, en prenant en compte les nouveaux enjeux environnementaux.

Elle prévoit de nouveaux dispositifs de contrôle automatisé, notamment dans

La loi d'orientation des mobilités poursuit quatre grands objectifs : sortir de la dépendance automobile, accélérer le développement de nouvelles mobilités, assurer la transition écologique en réduisant les émissions de gaz à effet de serre et programmer de nouveaux investissements dans les infrastructures de transport.

les zones à faibles émissions et les voies réservées, en matière de surcharge des poids lourds et, plus récemment, dans l'expérimentation du contrôle des niveaux sonores des véhicules. Tout au long de 2019, l'ANTAI a été sollicitée dans le cadre des travaux menés par la mission nommée par le ministère de l'Intérieur et le ministère de la Transition écologique et solidaire pour préparer la mise en œuvre de cette loi.

Europe et international : exporter et s'inspirer

L'ANTAI a entamé dès 2015 une politique active en faveur du développement des échanges européens. L'objectif est à la fois de promouvoir un véritable espace européen de la sécurité routière mais également de mutualiser les moyens afin de rendre les déplacements en Europe plus sûrs. Une construction qui avance en bonne intelligence et par étapes.

Une efficacité qui ne s'arrête plus aux frontières

Après avoir consacré ces dernières années à la mise en place des échanges transfrontaliers d'informations, l'ANTAI s'est fixé comme objectif de poursuivre cette coopération en étendant son réseau à de nouveaux pays partenaires.

Un cadre juridique à la fois favorable et limité

L'ANTAI échange des informations avec les pays de l'Union européenne dans le cadre de la directive 2015/413/UE qui facilite les échanges de données transfrontalières en matière d'infractions relatives à la sécurité routière (directive dite « CBE »). Un accord bilatéral permet les mêmes échanges avec la Suisse. Par ailleurs, des transmissions spontanées d'informations ont lieu avec la principauté de Monaco dans le cadre de la convention d'entraide judiciaire en matière pénale, entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de Son



20 pays
européens
échangent des
informations
avec la France
de manière
automatisée
fin 2019.



Altesse Sérénissime le Prince de Monaco, signée à Paris le 8 novembre 2005.

Ce cadre juridique permet à l'Agence d'interroger les pays européens partenaires pour identifier les auteurs d'infractions commises avec des véhicules immatriculés dans ces pays. La directive énumère de façon limitative les infractions pouvant donner lieu à une interrogation du fichier étranger.

Des applications ciblées mais de plus en plus répandues

En pratique, l'interrogation ne concerne que les infractions constatées par l'intermédiaire d'un dispositif radar (équipements vitesse et feu rouge). Les autres infractions visées par la directive, comme le non-port de la ceinture ou le franchissement d'une ligne continue, ne sont pas à ce jour relevées par l'intermédiaire d'équipements de contrôle automatisé ; elles ne donnent donc pas

lieu à interrogation. Cet échange d'informations est réalisé par l'intermédiaire du réseau EUCARIS qui désigne à la fois un système d'échange d'informations automatisé et l'organisation qui maintient et développe ce système. Les échanges concernent pour l'essentiel les données des fichiers d'immatriculation (caractéristiques techniques, identité propriétaire ou utilisateur) et les permis de conduire.

Fin 2019, la France échange désormais des informations de manière automatisée avec 20 pays européens en tout (19 pays de l'UE et la Suisse). Dans un contexte marqué par le Brexit, elle a démarré de nouveaux échanges avec la Suède, l'Irlande et le Royaume-Uni. ●

“

Mettre fin à l'impunité des conducteurs de véhicules étrangers et assurer l'égalité de traitement entre les citoyens européens.

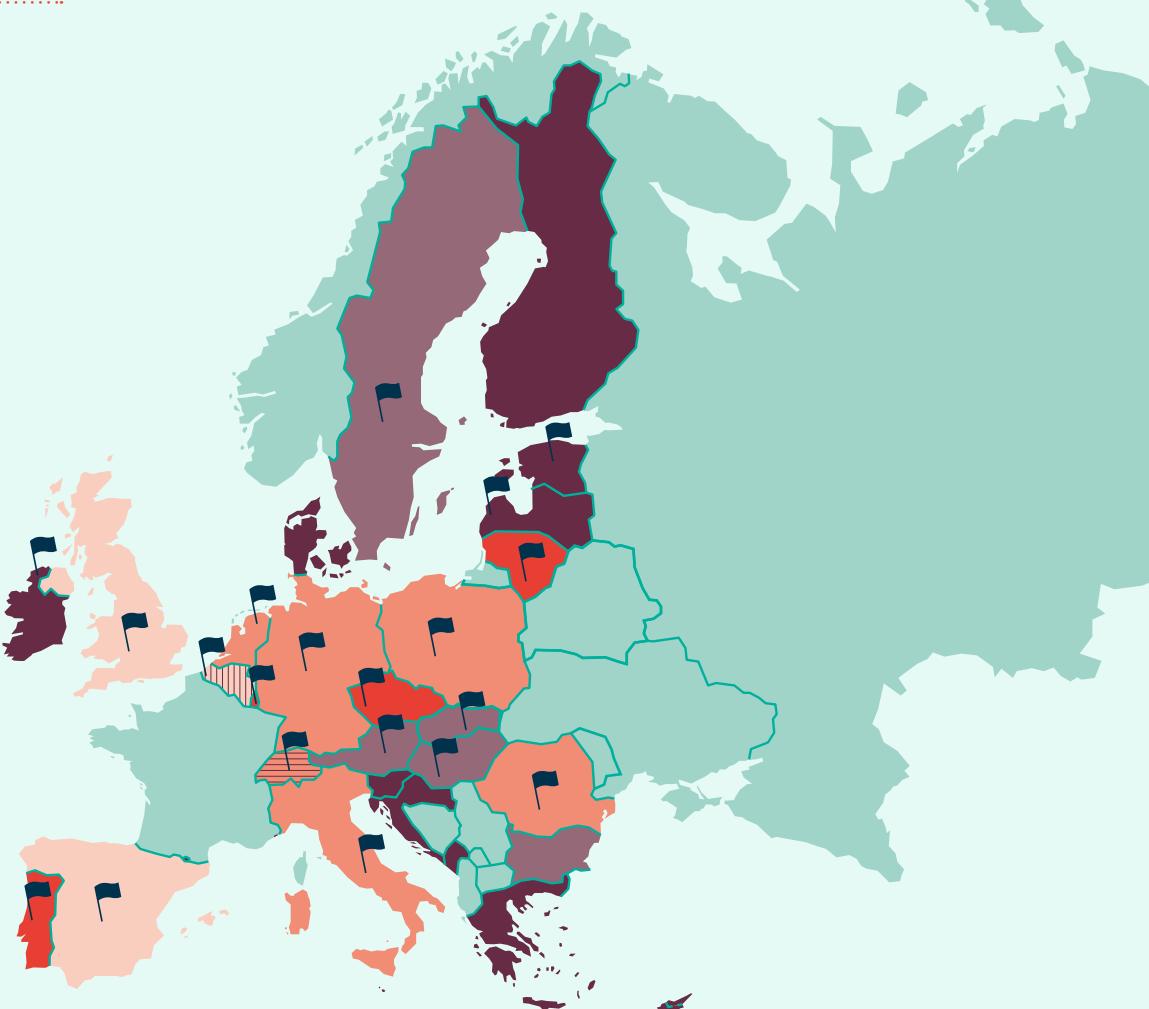


Dans le cadre de la directive 2015/413/UE qui facilite l'échange transfrontalier d'informations, l'ANTAI interroge les pays européens avec lesquels elle est interconnectée pour des infractions constatées via un dispositif radar (équipements vitesse et feu rouge).

Les contraventions à l'échelle européenne : bilan 2019

(consulter les données complètes en annexes)

L'ANTAI promeut un espace européen de la sécurité routière avec des moyens mutualisés, des règles harmonisées et des voyages transfrontaliers plus sûrs. En 2019, l'Agence a démarré de nouveaux échanges avec la Suède, l'Irlande et le Royaume-Uni.



20
partenaires
en Europe

Pays partenaires

- Avis de contravention envoyés au titre du procès verbal électronique (pays partenaires)
- De 20 000 à 30 000
 - De 30 000 à 40 000

Nombre d'avis de contravention envoyés au titre du contrôle automatisé

- Moins de 5 000
- De 5 000 à 20 000
- De 20 000 à 100 000
- De 100 000 à 250 000
- Plus de 250 000

Le projet européen e-CODEX a pour but de faciliter l'accès au droit et à la justice des citoyens et des entreprises concernées par des procédures transfrontalières, ainsi que d'améliorer l'interopérabilité entre les autorités judiciaires.

Un projet pilote pour une meilleure coordination

Parmi les pilotes choisis par le projet figurent les sanctions pécuniaires, selon la procédure de recouvrement définie par la décision cadre 2005/214/JAI du 24 février 2005 sur l'application du principe de reconnaissance mutuelle aux sanctions pécuniaires. Ce texte permet de mettre en recouvrement dans le pays du contrevenant, selon la procédure en vigueur dans celui-ci, une amende devenue décision définitive en France.

L'ANTAI participe à ce pilote en développant la connexion à e-CODEX. Le but est de permettre à l'Officier du ministère public (OMP) du centre de traitement de Rennes d'envoyer les certificats définis par la décision cadre à des autorités en Europe.

Interface France-Pays-Bas : l'exemple pionnier

Une interface e-CODEX est déjà opérationnelle entre la France et les Pays-Bas. Par son biais, l'OMP

du CNT transmet à son homologue néerlandais, le CJIB, des dossiers relatifs à des infractions commises par des conducteurs domiciliés aux Pays-Bas. Cela permet le recouvrement du montant dû au titre de l'avis de contravention et de l'amende forfaitaire majorée lorsqu'il n'a pas été versé par le contrevenant.

Le projet e-Codex, pour une justice commune

La perspective est d'étendre cette expérimentation pour permettre la réception des dossiers confiés par les autorités néerlandaises aux autorités françaises, pour des infractions commises aux Pays-Bas par des conducteurs domiciliés en France. À plus long terme, ces échanges pourraient être mis en place avec d'autres pays. ●



Le réseau européen de l'ANTAI

Depuis 2017, l'ANTAI est à l'origine, en collaboration étroite avec le CJIB néerlandais, de l'organisation d'une conférence annuelle des acteurs européens du contrôle automatisé. La première édition s'est tenue à Rennes en 2017, la deuxième à Leeuwarden en 2018 et la troisième à Helsinki en 2019. La prochaine édition se tiendra à Madrid en 2020. L'objectif premier est de renforcer la coopération entre les différentes agences spécialisées dans le domaine du contrôle automatisé, notamment dans le cadre de la mise en œuvre pratique de la directive CBE.

Ces événements sont également l'occasion d'échanger sur les bonnes pratiques et de créer une véritable communauté de travail transnationale. Dans cette perspective, des groupes de travail sont organisés de manière ponctuelle avec un nombre resserré de pays pour échanger sur des thématiques précises comme l'amélioration des services numériques, le projet e-Codex ou encore l'utilisation de l'intelligence artificielle.

Helsinki, juin 2019. L'ANTAI s'est rendue à la troisième édition de la Conférence annuelle des acteurs européens du contrôle automatisé. Au programme : l'amélioration des échanges transfrontaliers d'information, le partage de bonnes pratiques et l'approfondissement de la coopération européenne.

•

Améliorer la qualité de service auprès des usagers et des pouvoirs publics

34 — 37

Optimiser
les interfaces
usagers

38 — 43

L'innovation au
service de la chaîne
de traitement

44 — 45

Le chantier
de la lutte contre
la fraude



Optimiser les interfaces usagers

L'exigence sans cesse renouvelée de l'ANTAI vis-à-vis de la qualité de ses services en direction des usagers s'accompagne d'une nécessité d'épouser les évolutions des usages dues aux progrès technologiques. La dématérialisation et la personnalisation des démarches sont au cœur du projet de modernisation de l'Agence.

● La dématérialisation des démarches : au cœur de l'action de l'ANTAI

En 2019, afin d'accompagner l'élargissement de ses missions, l'ANTAI a poursuivi la dématérialisation des services à destination des usagers, des institutionnels et des professionnels.

Une dématérialisation croissante des démarches

Le déploiement de la procédure de l'amende forfaitaire délictuelle pour trois délits (conduite d'un véhicule sans assurance, sans permis ou avec un permis ne correspondant pas à la catégorie du véhicule) a complété le panel des infractions routières. Il a également corroboré la hausse constante du trafic du site Internet de l'Agence (+ 8,9 % en France et + 24,7 % pour les étrangers) ainsi que l'utilisation des services numériques qu'elle propose. Avec 978 402 visiteurs en octobre 2019, la fréquentation du site a même atteint un record.

Désormais, 52,5 % des contestations d'avis de contravention sont réalisées en ligne, tandis que plus de 75 % des désignations de conducteurs professionnels effectuées



par les représentants légaux de personnes morales sont réalisées grâce au portail www.amendes.gouv.fr. Près de 2/3 des amendes sont réglées via le site Internet ou l'application mobile amendes.gouv.

Des services en phase avec l'évolution des usages

Depuis 2018, l'ANTAI envoie des avis de contravention électroniques dits «e-ACO» dans deux situations distinctes : au moment d'une interpellation (l'usager consent à donner son courriel à l'agent des forces de l'ordre qui le verbalise), et lors d'une désignation (le contrevenant est désigné par un loueur, son employeur ou la personne qui a prêté son véhicule). En 2019, 1,3 million d'avis de contravention électroniques ont ainsi été envoyés, dont 77 % de CA et 23 % de PVe. Leur taux d'acceptation progresse, puisqu'il est passé de 48 % en 2018 à 54 % en 2019. À seulement 10 %, leur taux de refus reste quant à lui stable.

La progression constante des services en ligne démontre l'adhésion des usagers à cette transformation numérique et aux gains qui y sont associés : simplicité, rapidité, traçabilité, réduction de l'impact environnemental, économie des frais d'envoi postal, entre autres. •

“

La progression constante des services en ligne démontre l'adhésion des usagers à cette transformation numérique et aux gains qui y sont associés : simplicité, rapidité, traçabilité, réduction de l'impact environnemental, économie des frais d'envoi postal, etc.

PERSPECTIVES

Des services électroniques toujours plus performants

Après une année 2019 de consolidation, l'ANTAI souhaite poursuivre la numérisation des services et l'accompagnement des usagers, avec :

- **La notification électronique des avis de contravention (e-ACO)** : elle complétera le parcours dématérialisé existant. L'enjeu de ce chantier prioritaire est d'obtenir, après consentement des contrevenants, des courriels fiables pour effectuer les envois grâce à des solutions techniques efficaces et acceptables.
- **La simplification des moyens de paiement**, grâce à la mise en place début 2020, sur l'ensemble des avis de contravention papiers, d'un flashcode/datamatrix permettant l'ouverture et le paiement en quelques clics, sans oublier le «paiement fractionné» qui offre aux redevables la possibilité de payer en plusieurs échéances, dans un premier temps pour les amendes forfaitaires délictuelles.
- **L'accessibilité et l'optimisation de l'expérience usager** en proposant des solutions d'interaction multicanale et des parcours numériques simplifiés et sécurisés pour garantir un niveau de confiance élevé.



Désormais, 52,5 % des contestations d'avis de contravention sont réalisées en ligne et 75 % des désignations de conducteurs professionnels effectuées par les représentants légaux de personnes morales sont réalisées grâce au portail www.amendes.gouv.fr. Plus des 2/3 des amendes sont réglées via le site Internet ou l'application mobile amendes.gouv.



Un centre de ressources et de contact à l'écoute

Pour garantir l'acceptabilité sociale du dispositif de contrôle automatisé depuis sa création en 2004, la politique de traitement automatisé s'appuie sur un centre d'appels. Le but est d'assurer le lien entre l'Agence et ses usagers, qu'ils soient particuliers, institutionnels ou professionnels, français ou étrangers (le centre d'appels répond en français, mais également en anglais, allemand, espagnol, italien et néerlandais).

Un accompagnement des usagers renforcé

Avec plus de 5 500 appels/jour en moyenne, le Centre de ressources et de contact (CRC) oriente les usagers dans leurs démarches : paiement, suivi du dossier, contestation/désignation, information sur le suivi et les délais de traitement des demandes ou encore sur les pièces justificatives à envoyer. Grâce à sa complémentarité avec les autres outils d'information de l'Agence, son activité s'est intensifiée au fil des années et les motifs d'appels ont évolué.

En 2019, le CRC comptabilise 1,3 million d'appels traités, soit plus de 110 000 appels/mois en moyenne. Des indicateurs de qualité de service contractuels sont demandés quotidiennement. Au minimum 95 % des appels doivent être traités, pour une durée d'attente moyenne inférieure à 50 secondes.

Au-delà de sa mission d'information, le CRC participe à la promotion mais aussi à l'amélioration et la simplification des parcours numériques, en restituant à l'Agence les retours des usagers sur les démarches et leurs irritants.

En cela, les téléconseillers du centre d'appels jouent un rôle essentiel auprès des

contrevenants. Ils permettent une meilleure compréhension des documents reçus et apportent une aide dans les démarches à suivre lors d'une demande de contestation/désignation ou lors d'un paiement en ligne.

Créer des parcours usagers multicanaux et efficaces

L'ANTAI veut tendre vers un accompagnement personnalisé, qui prenne à la fois en compte les difficultés rencontrées par certains et la réelle aisance numérique des autres. Pour cela, l'Agence souhaite enrichir sa relation en 2020, pour que, quel que soit le canal utilisé, chaque interaction devienne plus ciblée, simple et efficace.

De plus, les évolutions envisagées ont pour objectif de permettre aux téléconseillers d'être davantage à l'écoute des personnes nécessitant plus de soutien dans les démarches en ligne (identification sur le portail, transmission de pièces jointes lors d'une contestation, etc.). Elles visent également à valoriser ces dernières en tant que source d'économies pour l'usager (à l'image de la suppression des envois en accusé de réception) ainsi que pour l'administration dans le traitement des courriers papiers. ●



Le CRC en bref

2 sites : Rennes (20 personnes) et Metz (56 personnes)

5 langues : français, allemand, anglais, espagnol, néerlandais

Horaires d'ouverture : du lundi au vendredi, de 8h30 à 18h30 et le samedi, de 8h30 à 12h30 (une équipe réduite)

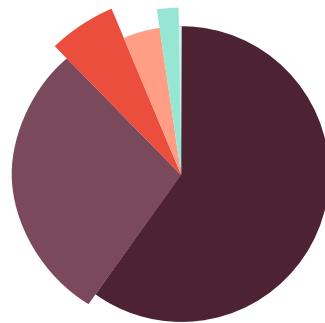
7 numéros d'appel via un serveur vocal interactif (SVI)

Un courriel spécifique pour les collectivités territoriales

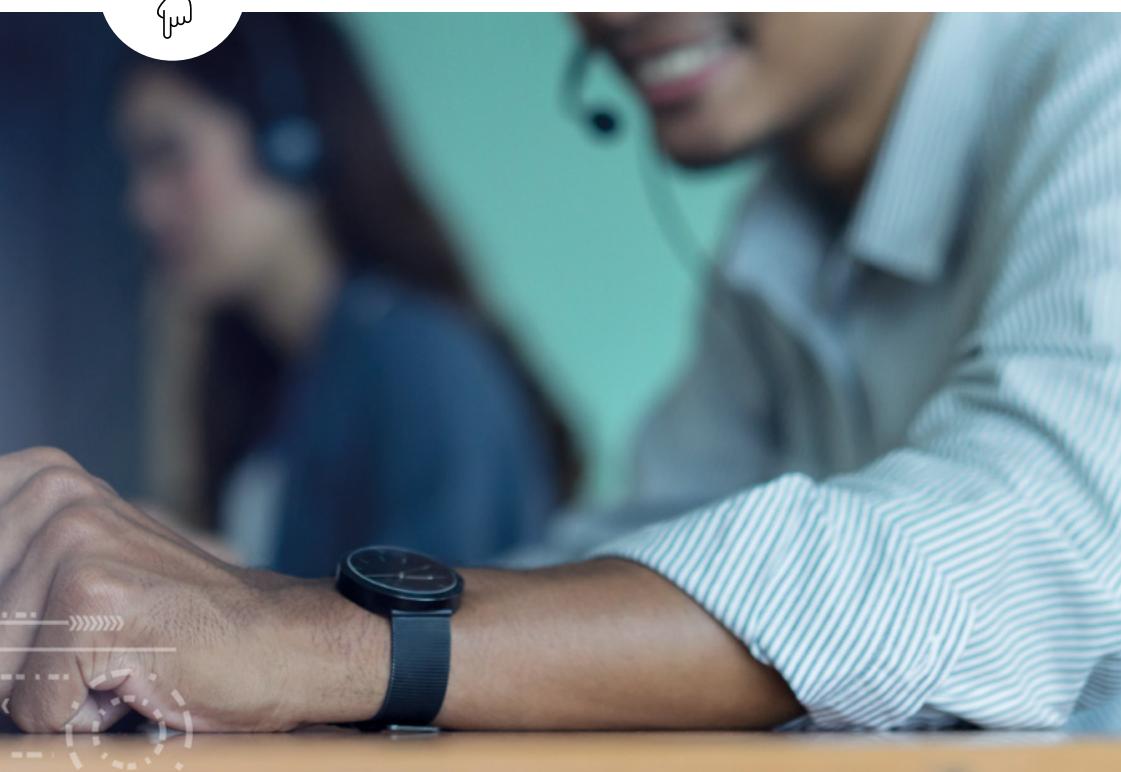
Le centre d'appels de l'ANTAI assure le lien entre l'Agence et ses usagers, qu'ils soient particuliers, institutionnels ou professionnels, français ou étrangers. Il répond en français, anglais, allemand, espagnol, italien et néerlandais.

Répartition des appels traités selon les files

- **Contrôle automatisé :** 802 649 soit 60 % des flux
 - **PVe :** 373 523 soit 28 % des flux
 - **FPS usagers :** 79 746 soit 6 % des flux
 - **Collectivités :** 22 978 soit 2 % des flux
 - **Étrangers :** 48 463 soit 4 % des flux*
 - **AFD :** 4 465 soit 0,3 % des flux
- * dont 55 % en français, 22 % en anglais, 10 % en néerlandais, 9 % en allemand et 4 % en espagnol.



110 000
appels traités
par mois en
moyenne



L'innovation au service de la chaîne de traitement

Acteur de la transformation numérique de l'État, l'ANTAI contribue à améliorer la qualité et l'efficacité de l'action publique. L'exigence de performance et l'esprit d'innovation sont au cœur des nouveaux projets de l'Agence.

De nouvelles méthodes de travail

Pour répondre aux enjeux de transformation du système d'information de l'ANTAI, l'Agence a choisi fin 2017 de mettre en place avec ses partenaires une organisation basée sur la méthode Agile, dans un cadre de travail SAFe (Framework d'organisation Agile à l'échelle).

Un cadre de travail adapté aux ambitions de l'ANTAI

Cette méthodologie est une boîte à outils à disposition de l'Agence et de ses partenaires pour gérer efficacement des grands projets qui combinent des développements Agile et Cycle en V avec un grand nombre d'équipes.

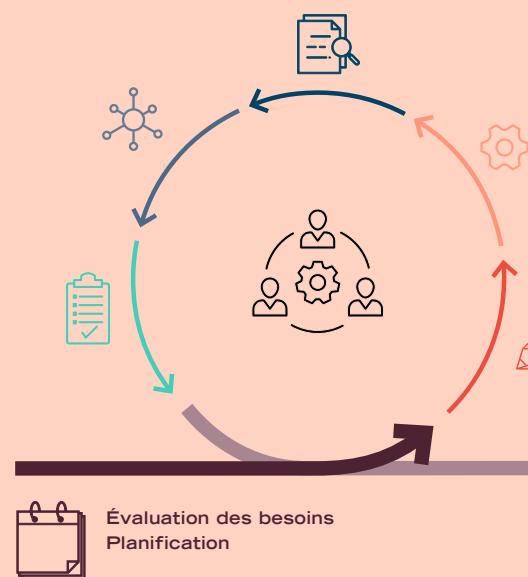
Ce cadre de travail a été pleinement mis en œuvre en 2019 pour :

- **définir les mécanismes de synchronisation** au sein d'un même partenaire et entre les partenaires, entre les équipes, qu'elles soient en mode Agile, et Cycle en V dans des phases d'évolutions synchronisées ;
- **développer une vision «produit»** par un relai efficace des orientations données par l'ANTAI à l'ensemble des niveaux, du stratégique à l'opérationnel ;

→ compléter par une approche «terrain»

le processus de constitution du carnet de commande pour adresser les remontées d'anomalies ou demandes d'évolutions, en provenance de l'exploitation ou des équipes de développement elles-mêmes dans le

Mener un projet en méthode Agile



cadre d'un processus d'amélioration continue renforcé ;
→ faire évoluer l'organisation au sein des équipes vers un modèle métier et technique, ce qui permet d'envisager une réponse efficace à la prise en charge des activités de maintien en condition opérationnelle ainsi qu'une plus grande collaboration des équipes, au service de la trajectoire d'évolutions et de modernisation du SI.

Une réorganisation qui porte déjà ses fruits

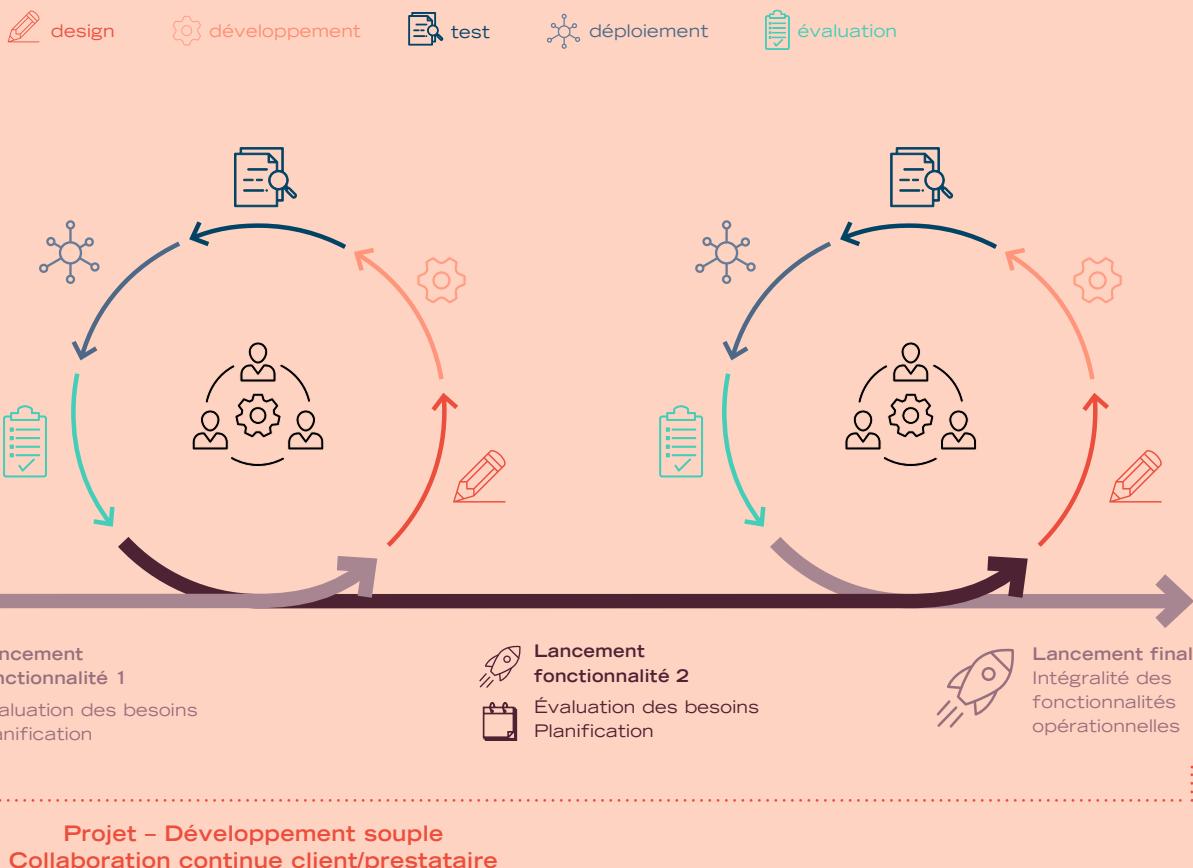
Cette nouvelle organisation a permis à l'ANTAI de :
 → tenir ses engagements de manière fiable et prédictive ;
 → réduire le temps nécessaire entre l'idée et la mise à disposition aux utilisateurs ;
 → construire une trajectoire de modernisation sécurisée ;

→ faire varier en fonction des besoins la capacité de production des équipes de développement.

Deux ingénieurs de l'ANTAI ont été certifiés «SAFe For Gov Practitioner» en 2019 et peuvent maintenant guider l'Agence dans la bonne utilisation de cette boîte à outils. ●

Le Scaled Agile Framework (SAFe) en 9 principes

- 1 – Adopter un point de vue économique
- 2 – Implémenter une pensée systémique
- 3 – Assumer la variabilité technique et du marché en encourageant l'innovation
- 4 – Construire progressivement
- 5 – Baser les étapes sur l'estimation et l'évaluation objectives de systèmes opérationnels
- 6 – Assurer un flux continu des travaux en cours
- 7 – Appliquer la synchronisation de plusieurs domaines
- 8 – Libérer la motivation des travailleurs
- 9 – Décentraliser la prise de décision



La réussite du projet IA Flash en 2019



10 millions

de clichés de véhicules pour la base d'entraînement

Conduit de janvier à octobre 2019 en partenariat avec la Direction du numérique du ministère de l'Intérieur (DNUM), IA

Flash est le premier projet de valorisation de la donnée conduit par l'ANTAI. Il s'inscrit dans le cadre des programmes d'entrepreneurs d'intérêt général (EIG), piloté par la mission Etalab de la DINUM, dont le principe est de permettre à des profils numériques hautement qualifiés de relever des défis d'amélioration du service public pendant 10 mois.



8 000

avis de contravention et contestations évitées par an

Des algorithmes intelligents pour une fiabilité augmentée

Initié par l'ANTAI et la DNUM du ministère de l'Intérieur, ce défi avait pour objectif d'éviter l'envoi à tort d'avis de contravention et de fiabiliser la constatation des infractions en améliorant les outils d'aide à la décision du Centre automatisé de constatation des infractions routières (CACIR), grâce à une fonction de reconnaissance automatique de marque et de modèle de véhicules sur images radars. En effet, chaque année, près de 10 000 usagers, victimes d'une usurpation de plaque d'immatriculation, reçoivent un avis de contravention alors que le véhicule en infraction n'était pas le leur.

Ce projet innovant reposait sur le développement d'une brique logicielle d'intelligence artificielle intégrant des algorithmes de traitement d'images par des réseaux de neurones. Un développement rendu possible par l'exploitation de millions de clichés radars de véhicules stockés au CNT de Rennes.

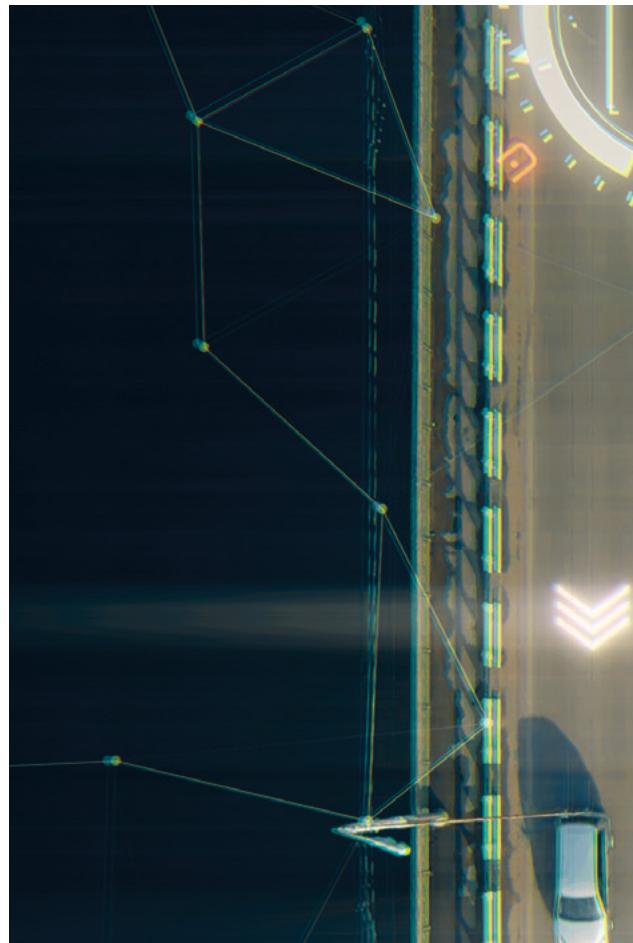


2

API en ligne sous licence libre pour la détection de la marque et du modèle de véhicules

Des résultats à la hauteur des attentes

Les performances du logiciel développé ont atteint les objectifs fixés. Sur les 150 marques et modèles les plus courants du parc automobile français, qui



représentent environ 80 % du parc, IA Flash a un taux de bonne reconnaissance de 97 %. Cet excellent résultat est lié à la volumétrie et à la qualité des données en entrée qui ont permis d'optimiser la phase d'apprentissage de l'algorithme (Machine learning).

Fort de ce succès, il a été décidé de la mise en production des livrables IA Flash au sein des chaînes de contrôle : celle-ci devrait avoir lieu courant 2020.

S'inscrivant dans la philosophie Open Data et Open Source encouragée par Etalab, les livrables de ce projet ont été mis à disposition du grand public sur Internet sous la forme d'une Interface de programmation d'application (API), via le site iaflash.fr/testapi/matchvec.

Le projet a été récompensé du prix du public de l'ImagineDay « Journée de la DataScience » par Innovation Makers Alliance (IMA) en 2019. ●



“

L'intelligence artificielle va s'insérer dans les interfaces pour faciliter le traitement des infractions.

Christophe Villar,
Commandant du
Centre Automatisé
de Constatation
des Infractions
Routières
(CACIR)

IA Flash est le premier projet de valorisation de la donnée conduit par l'ANTAI. Il vise à éviter l'envoi à tort d'avis de contravention et à fiabiliser toujours plus la constatation des infractions.

Et maintenant ?

Les entrepreneurs d'intérêt général vont poursuivre l'aventure au sein du laboratoire des données du ministère de l'Intérieur. Leur objectif : continuer à travailler sur IA Flash mais aussi sur d'autres sujets.

Le défi d'une plateforme de valorisation des données

Le succès du projet IA Flash a montré tout le potentiel que pouvaient apporter les projets d'innovation et en particulier la DataScience aux missions de l'Agence. Afin de répondre à cette exigence, l'ANTAI s'est dotée en 2019 d'une nouvelle entité, la direction de l'innovation et des nouveaux projets (DINP), dont la principale mission est de construire, développer et animer la démarche d'innovation au sein de l'Agence et en particulier dans le domaine de la valorisation de la donnée.

Des progrès techniques et autant de nouvelles perspectives

Afin de mener à bien ses missions relatives au contrôle automatisé, l'ANTAI collecte, traite et stocke une grande quantité de données. Les progrès techniques au cours de ces dernières années, en particulier en termes d'exploitation de grandes masses de données, lui ouvrent de nouvelles perspectives à fort potentiel qui n'ont été jusqu'à présent qu'effleurées.

La première mission de cette direction sera de doter l'ANTAI de sa propre plateforme. Celle-ci devra lui permettre de conduire en autonomie ses projets de valorisation de la donnée en exploitant le gisement de données du CNT, en accord avec le cadre législatif et réglementaire ainsi qu'avec la politique de sécurité des systèmes d'information en vigueur.

Une plateforme aux multiples potentiels

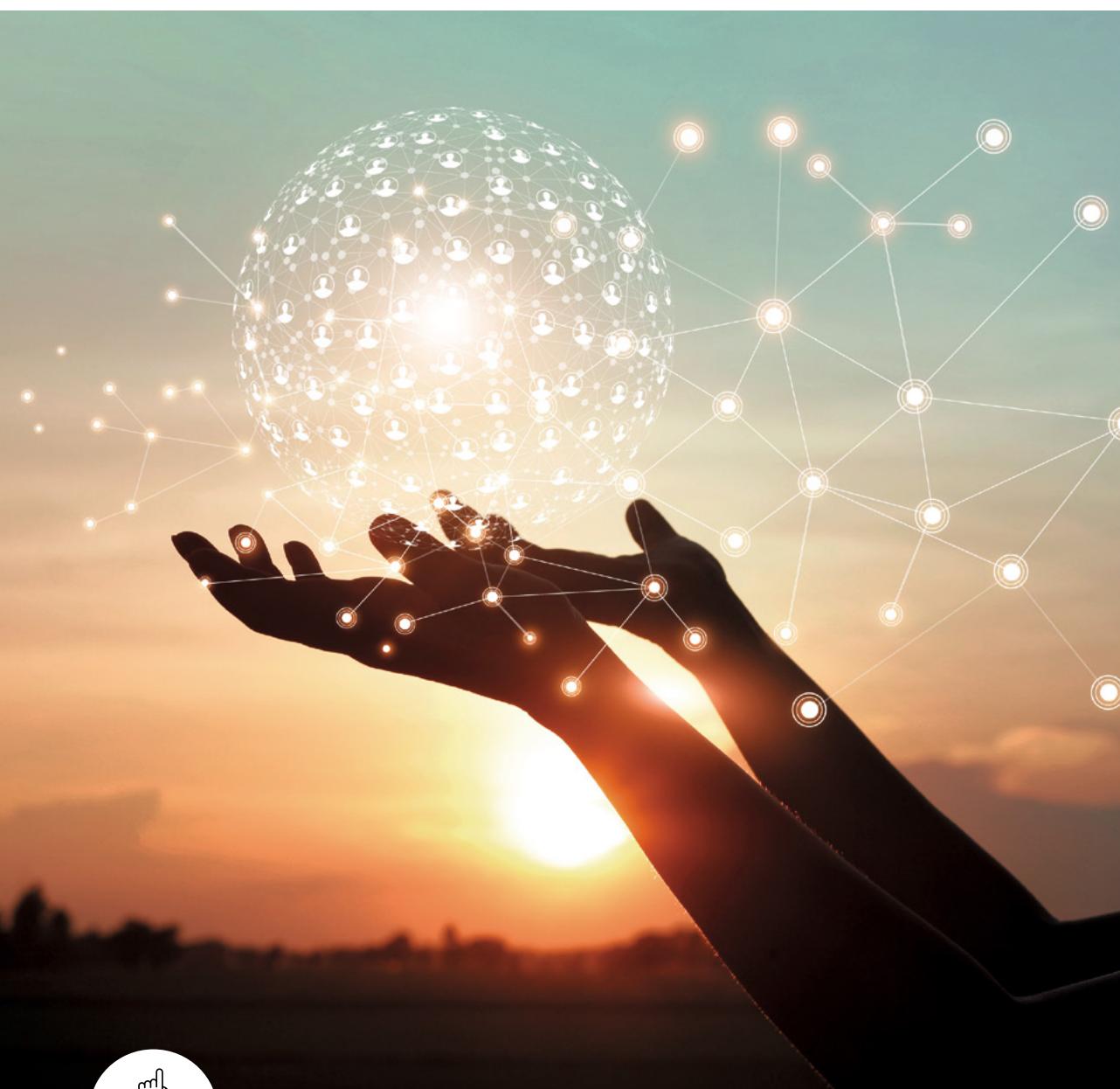
Cette plateforme permettra à l'ANTAI d'explorer ce potentiel via quatre axes :

- **l'informatique décisionnelle** : la production de statistiques et de tableaux de bord dynamiques et interactifs ;
- **la conduite de projets DataScience** au service des missions de l'ANTAI : à l'image du projet IA Flash ;



- **les réponses aux réquisitions judiciaires**, essentiellement sur des analyses de données multicritères liées à des cas de fraude ;
- **la mise en œuvre d'une démarche Open Data.**

Cette plateforme, qui sera opérationnelle avant la fin de l'année 2020, sera conforme à l'état de l'art. Elle sera constituée d'une combinaison de serveurs en charge de préparer, de modéliser et d'automatiser les traitements des données mais aussi de les visualiser via des logiciels dédiés. •



Afin de mener à bien ses missions relatives au contrôle automatisé, l'ANTAI collecte, traite et stocke une grande quantité de données. Les progrès techniques réalisés au cours de ces dernières années lui permettent aujourd'hui d'entrevoir de nouveaux horizons dans la valorisation de celles-ci, pour une qualité de services augmentée.

Un écosystème d'innovation à construire et à animer

La démarche d'innovation de l'ANTAI se fera avec le concours d'un écosystème public et privé qu'il faudra tisser et animer.

La Direction de l'innovation consolidera les relations existantes avec la communauté du numérique du ministère de l'Intérieur. Elle a également pour vocation de tisser des nouveaux partenariats avec des écoles d'ingénieurs, des instituts de recherche ou des start-ups, notamment de la région rennaise.

Pour soutenir cette démarche d'innovation, l'ANTAI pourra en outre s'appuyer sur un espace dédié à l'innovation au sein du CNT de Rennes. Un espace de travail très lumineux de 123 m² a été réservé et sera aménagé en 2020 afin de créer un cadre propice à la créativité et à l'exploration de nouvelles idées.

Le chantier de la lutte contre la fraude

Dans son optique d'amélioration de son action en direction des usagers et des pouvoirs publics, l'ANTAI a fait de la lutte contre la fraude l'une de ses priorités. Pour cela, l'Agence s'est rapprochée de l'ensemble des acteurs de la chaîne pénale dans une approche concertée, et développe plusieurs solutions innovantes.

Garantir l'équité, renforcer l'efficacité

Des comportements de fraude isolés mais grandissants compromettent aujourd'hui l'efficacité globale de la chaîne de traitement des infractions routières et causent un préjudice important aux usagers victimes. Pour y faire face, l'ANTAI s'est engagée à renforcer la détection et la poursuite de ces délits dans le cadre d'une démarche concertée avec l'ensemble des acteurs de la chaîne pénale.

Intensifier la lutte contre la fraude au système de contrôle automatisé

Depuis plusieurs années, les mesures renforçant l'efficacité des poursuites dans le cadre du contrôle automatisé ont été intensifiées. L'infraction de non-désignation, et le renforcement des échanges avec les partenaires européens de l'ANTAI en sont deux exemples évidents.

Cependant, des comportements frauduleux visant à faire échec à l'identification des auteurs d'infractions routières et au retrait de points perdurent. Même si celles-ci demeurent rares

rapportées aux 36 millions de dossiers d'infraction traités annuellement par l'Agence, l'ANTAI en a fait l'une de ses priorités.

En effet, leur impact sur l'efficacité du système de contrôle automatisé, ainsi que pour les usagers victimes, justifie que soit renforcée la réponse pénale apportée à ces délits dans le souci de maintenir un haut degré d'équité et d'efficacité de l'ensemble de la chaîne de traitement des infractions.

Des solutions à l'étude : un travail de coordination à mettre en œuvre

Un groupe de travail rassemblant les différents acteurs de la chaîne pénale a été constitué durant l'été 2019. Il comprend le parquet de Rennes, la DACG, la délégation à la sécurité routière (DSR), l'ANTAI, le CACIR, l'officier du ministère public (OMP) et la direction générale des finances publiques (DGFiP). Il doit permettre d'identifier les principaux comportements de fraude au système de contrôle automatisé, de définir les solutions pouvant être mises en œuvre afin d'intensifier la lutte contre ces délits et de renforcer le cas échéant les moyens d'enquête et de poursuite.

La réflexion du groupe de travail porte principalement sur deux

comportements de fraude :

→ **L'usurpation de plaques d'immatriculation**, autrement dit l'utilisation par les contrevenants de numéros de plaques dont ils ne sont pas titulaires. La plaque peut être celle d'un modèle de véhicule différent (fausse doublette) ou celle correspondant à un modèle de véhicule identique (vraie doublette).

→ **Les désignations frauduleuses** qui consistent pour les titulaires du certificat d'immatriculation à utiliser la faculté qui leur est reconnue de désigner un autre conducteur. Les personnes désignées sont soit imaginaires, soit sans rapport avec l'infraction commise.

L'intelligence artificielle au service des acteurs de la chaîne pénale

Le choix a également été fait d'utiliser l'intelligence artificielle pour mieux identifier et sanctionner les comportements frauduleux.

Le projet IA Flash, mené avec des entrepreneurs d'intérêt général, vise à détecter de façon automatique les plaques qui ne correspondent pas à la marque et au modèle inscrit au système d'immatriculation des véhicules (SIV).

Après 10 mois de développement en 2019, le taux de fiabilité de la brique logicielle atteint 97 % des véhicules les plus courants, soit environ 80 % du parc automobile français. Autrement dit, sur 100 véhicules flashés, 80 peuvent être reconnus par IA Flash et 77 le sont effectivement.

Par ailleurs, les progrès de l'ANTAI pour intensifier la détection des fraudes et répondre aux réquisitions de l'autorité judiciaire nécessitent un travail approfondi sur les données du système de contrôle automatisé et imposent que l'Agence renforce ses capacités techniques en matière de data science. Le lancement en 2020 du projet de construction de la plateforme de valorisation des données à Rennes pourra constituer une première

étape nécessaire à toute analyse plus approfondie et fiable des données.

Un arsenal judiciaire bientôt renforcé

Une réflexion initiée par le Procureur de la République de Rennes vise à doter le CACIR d'une nouvelle compétence d'investigation afin d'initier les premiers actes d'enquête nécessaires à la poursuite des délits identifiés, sous la direction du Parquet de Rennes.

Cette cellule constituera un maillon clef de la procédure de signalement et de traitement des fraudes, articulée autour de trois objectifs : limiter les désagréments encourus par la victime présumée (retrait de points, paiement indu), permettre la poursuite judiciaire des fraudeurs et, plus globalement, protéger la chaîne de traitement contre la fraude. •

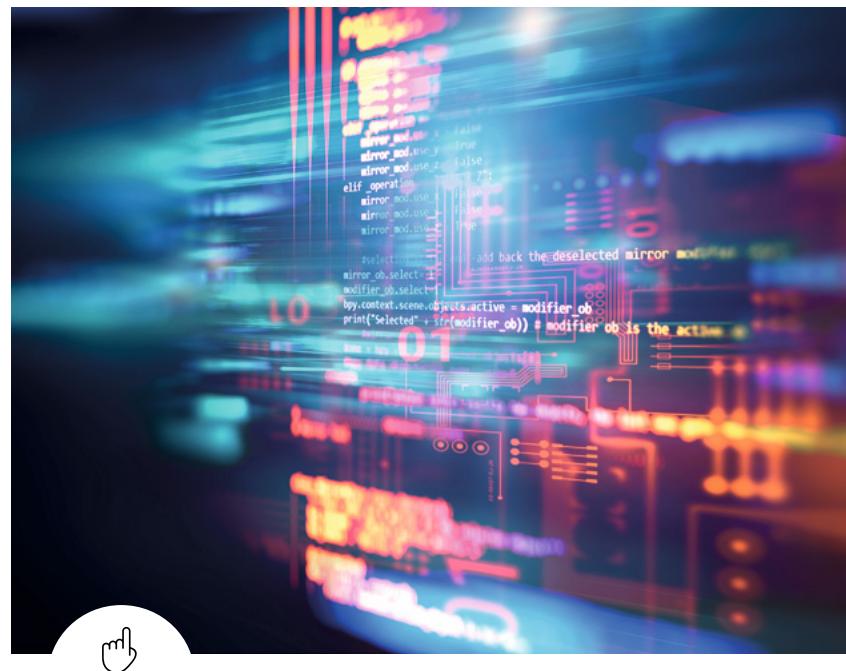
“

La mise

en production
de la solution

IA Flash est prévue
courant 2020.

Les prestataires
du CNT ont déjà
réalisé une bonne
partie des études
d'impacts et
d'industrialisation
de la solution.



Le projet IA Flash vise à détecter de façon automatique les plaques qui ne correspondent pas à la marque et au modèle inscrit au système d'immatriculation des véhicules. Sur 100 véhicules flashés, 80 peuvent être reconnus par la solution IA Flash et 77 le sont effectivement, pour un taux de fiabilité de 97 %.



Garantir l'exemplarité opération- nelle

48 — 49

Optimiser le pilotage
des ressources
humaines

50 — 51

Maintenir une gestion
budgétaire et comptable
exemplaire

52 — 55

Développer une
politique contractuelle
responsable



Optimiser le pilotage des ressources humaines

L'innovation n'est pas qu'une question technologique pour l'ANTAI. Elle concerne également l'organisation du travail et le pilotage des ressources humaines. En 2019, l'Agence a mis en place les conditions permettant de renforcer sa politique de ressources humaines.

Accompagner la mise en œuvre des nouveaux projets

Si l'année 2019 a permis de stabiliser les effectifs de l'Agence, elle a aussi été synonyme de nombreuses mutations de son organigramme. Une réorganisation qui vise à optimiser l'organisation du travail et à prendre en compte de nouvelles missions.

Des effectifs stables

Les effectifs de l'ANTAI sont stabilisés à 41 équivalents temps plein travaillé (ETPT) en 2019, conformément à la loi de finances initiale.

Depuis le budget initial 2018, l'ANTAI bénéficie par ailleurs d'emplois supplémentaires hors plafond d'emplois dont le financement est assuré par des recettes propres qui proviennent principalement du processus de refacturation auprès des collectivités territoriales dans le cadre de la décentralisation du stationnement payant. En 2019, les emplois hors plafond sont passés de 5 à 6 ETPT avec le développement des recettes propres dans le cadre de la mise en œuvre d'une nouvelle convention de partenariat (transporteur).



Plus de 60 %
des agents de l'ANTAI ont bénéficié d'une ou plusieurs formations au cours de l'année 2019

L'effectif réel de l'ANTAI était de 47 agents au 31 décembre 2019 : 40 agents sous plafond d'emplois, 6 agents hors plafond et 1 agent mis à disposition contre remboursement.

Se réorganiser pour s'adapter

Pour faire face à l'élargissement du périmètre de compétences de l'Agence et à la nouvelle logique d'allotissement de ses marchés, qui repose notamment sur une distinction entre marchés de tierce maintenance applicative (TMA) et marchés de tierce maintenance exploitation (TME), une nouvelle organisation est mise en œuvre. Elle permettra en outre de mieux prendre en compte l'innovation et le portage des nouveaux projets dans le cadre des réformes législatives, de la forfaitisation des délits aux projets de la loi d'orientation des mobilités. Cette réorganisation repose sur :

- la création d'une direction de l'innovation et des nouveaux projets, avec le recrutement d'un directeur de l'innovation : cette entité sera chargée de piloter les nouveaux projets confiés à l'Agence, d'animer la démarche d'innovation et de valoriser la data ;
- la réorganisation interne des deux directions historiques, avec la généralisation de pôles autour de grandes fonctions.

La nouvelle direction de l'innovation a pour vocation de porter les nouveaux projets sur le modèle d'un incubateur pendant

la durée de leur développement. Lorsque ces projets atteignent une maturité permettant leur mise en production, les développements correspondants sont réintégrés dans la direction technique.

La direction technique a été réorganisée, notamment pour avoir des correspondants avec les partenaires sur les grands sujets. Cela permettra un suivi des projets existants encore plus précis et plus adapté. La réorganisation doit également permettre de développer les fonctions transverses, avec la création d'un pôle d'architecture indispensable en raison de la complexification du système d'information de l'Agence.

La direction administrative et financière a quant à elle vu la constitution d'un pôle relation usagers, avec le recrutement d'une responsable transformation numérique et relation usagers.

Mobilisation des équipes : la formation et la représentation du personnel

Le plan de formation 2019-2020, formalisé et présenté aux équipes, a retenu trois axes prioritaires :

- faciliter la prise de poste et l'adaptation à l'emploi ;
- assurer la montée en compétences et gagner en efficacité ;
- accompagner la carrière et l'évolution professionnelle.

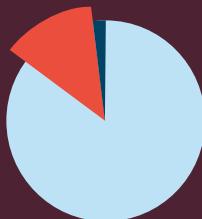
Dans ce cadre, plus de 60 % des agents ont bénéficié d'une ou plusieurs formations au cours de l'année 2019, pour un total de 95 jours de formation.

L'année 2019 a été également marquée par l'organisation d'élections pour désigner les nouveaux représentants du personnel, amenés à siéger pour trois ans au conseil d'administration de l'Agence. La campagne d'élection s'est déroulée du 5 juin au 5 juillet. Le taux de participation au vote de 95 % témoigne d'une forte mobilisation des équipes. Le résultat du scrutin présente une répartition équilibrée des voix entre des candidats masculins et féminins, issus de Rennes et de Paris, de la DAF et de la DT. ●

Répartition des emplois

Répartition par emploi

- Sous plafond d'emplois **85,1 %**
- Hors plafond d'emplois (recettes propres) **12,8 %**
- Mise à disposition contre remboursement **2,1 %**



Répartition par statut



Fonctionnaires
31,9 %



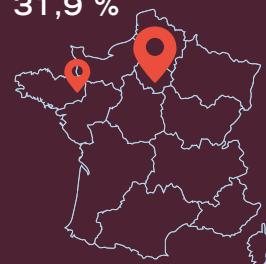
Agents contractuels
68,1 %

Répartition par âge



Répartition par site

Paris **68,1 %**
Rennes **31,9 %**



Répartition femmes / hommes

Femmes **44,7 %** ♂
Hommes **55,3 %** ♀

Répartition par catégorie hiérarchique



Maintenir une gestion budgétaire et comptable exemplaire

Institution publique, l'ANTAI s'attache à respecter les impératifs de performance et de bonne gestion inhérents à sa mission. En 2019, l'Agence a poursuivi sa démarche de qualité budgétaire et financière, notamment au travers de la réalisation d'un diagnostic financier dans la perspective d'une certification volontaire de ses comptes.

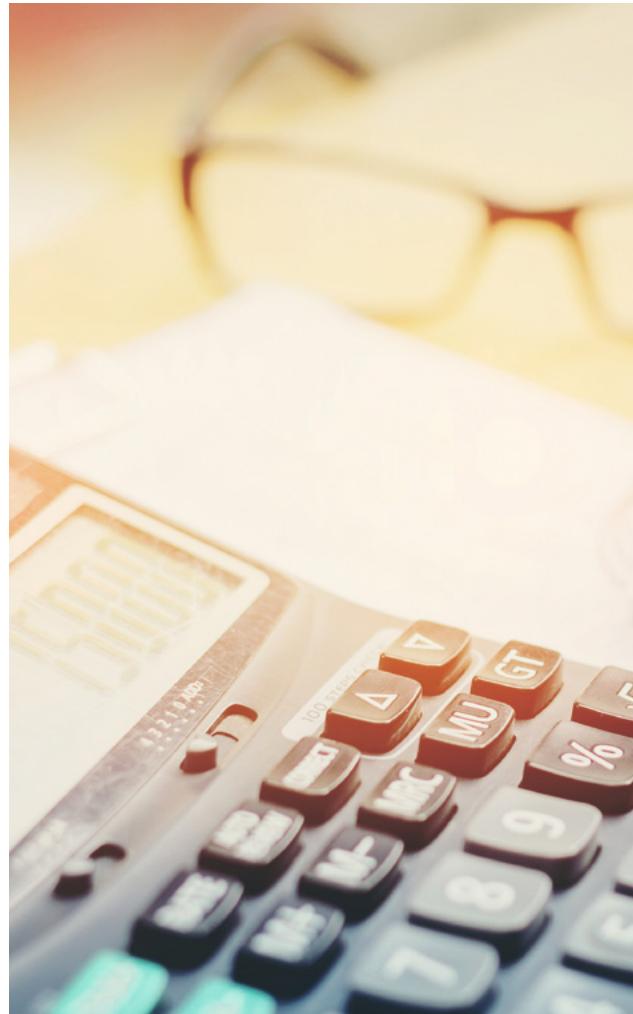
Consolider la qualité budgétaire et financière de l'agence

Si 2019 a été, pour des raisons conjoncturelles, l'année d'une diminution d'activité pour l'ANTAI, elle a aussi été celle d'une baisse des dépenses et de multiples transitions. L'objectif reste le même : une gestion budgétaire et financière exemplaire.

Une année de transition pour l'ANTAI

L'année 2019 a été marquée par :

- la poursuite de la baisse de l'activité sur les premiers mois de l'année suite aux dégradations des radars ;
- la transition des marchés « CNT4 » vers les marchés « CNT5 » qui a débuté à la mi-2019 pour se poursuivre jusqu'en 2020 ;
- dans le cadre du « CNT5 », plusieurs évolutions structurantes sont intervenues, en particulier :
 - la création d'un marché de Tierce Maintenance Exploitation (TME) transverse ;
 - la séparation de la partie applicative



- du Cœur en deux marchés (Cœur et Partenaires) ;
- la création d'un marché unique regroupant les sites web (Parcours numérique).

Les dépenses de l'ANTAI se sont élevées en 2019 à 103,1 M€ et les ressources à 124,4 M€, dégageant un solde budgétaire excédentaire de 21,3 M€.

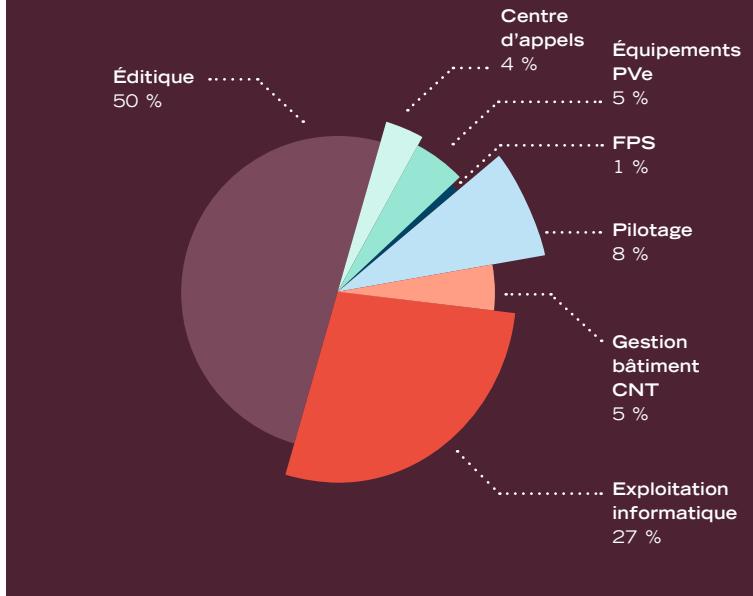
Les dépenses exécutées sont en légère diminution par rapport à 2018 compte tenu principalement de la diminution de l'activité. Elles intègrent des dépenses exceptionnelles relatives au financement du projet RocSP («recouvrement optimisé des créances du service public») et aux prestations de reprise pour les six nouveaux marchés : TMA Cœur, TME, TMA Partenaires, TMA parcours numérique, Paiement et BPO.

Une gestion budgétaire en cohérence avec l'activité

Les dépenses de fonctionnement et d'intervention représentent le premier



Les sept grandes catégories de dépenses de l'ANTAI



poste de dépenses (85 %) de l'Agence. Elles correspondent pour l'essentiel aux dépenses d'édition, d'exploitation informatique et de support (gestion du CNT et dépenses courantes de l'Agence) ainsi qu'à des remboursements de personnels mis à disposition ou affectés : 87,2 M€.

Les dépenses d'investissement (11 %) prennent en compte les différents paliers d'évolution ou demandes de travaux réalisés sur les différents marchés ayant une composante informatique : 11,9 M€.

Les dépenses de personnel (4 %) sont en hausse par rapport à 2018 en raison notamment de la prise en charge en année pleine des nouveaux recrutements 2018 (+ 11 ETPT) et de la création d'un emploi hors plafond en 2019 : 4 M€. ●



En 2019, l'ANTAI a gardé pour objectif une gestion budgétaire et financière exemplaire. Elle a ainsi dégagé un solde budgétaire excédentaire de 21,3 M€ sur l'année.

Développer une politique contractuelle responsable

La stratégie d'achat développée par l'ANTAI s'articule autour de trois axes : veiller à la performance économique, assurer la continuité de service et contribuer au développement durable et social. La performance de la politique contractuelle de l'Agence s'apprécie au regard de l'ensemble de ces conditions et objectifs.

Assurer la performance économique par la mutualisation

Le premier objectif poursuivi par la politique contractuelle de l'ANTAI est de s'assurer que les achats sont effectués dans les conditions économiquement les plus avantageuses, permettant d'obtenir des gains d'achat et de gérer au mieux les deniers publics. Les gains réalisés en achetant moins cher les fournitures, travaux et prestations dont l'Agence a besoin pour fonctionner contribuent ainsi à l'atteinte des objectifs de performance économique.

Les bénéfices de la mutualisation des achats

Cette amélioration de performance est notamment permise par la mutualisation des achats. Celle-ci consiste à recourir prioritairement aux marchés usuels proposés par l'Union des groupements d'achats publics (UGAP), soit par la Direction des achats de l'État (DAE), c'est-à-dire via des marchés interministériels, soit par le ministère de l'Intérieur.

Cette mutualisation permet de réaliser à la fois :

- un gain de temps en recourant aux marchés ayant déjà fait l'objet d'une procédure de mise en concurrence ;
- un gain économique par l'achat en masse pour de nombreux pouvoirs adjudicateurs.

Des partenaires publics et des marchés avantageux

L'ANTAI s'appuie ainsi sur les marchés de l'UGAP s'agissant de certains marchés d'assistance à maîtrise d'ouvrage généralistes, de l'achat de fourniture et de mobilier, ou pour des prestations d'accueil.

La DAE permet parallèlement à l'ANTAI de bénéficier des marchés de services de solutions d'impression, de téléphonie ou encore d'électricité.

Les marchés généraux conclus par le ministère de l'Intérieur sont également sollicités par l'ANTAI, notamment pour l'aménagement des locaux ou pour les fournitures bureautiques. ●

L'ANTAI met en œuvre un processus d'achat rigoureux et juridiquement sécurisé pour satisfaire son besoin qualitatif de fournitures et de services relevant de son cœur de métier, soit près de vingt-cinq marchés directement gérés par l'Agence.

Un nouveau découpage des marchés pour mieux anticiper

La réussite de ces achats implique une anticipation et une identification précises des besoins des services opérationnels et administratifs de l'ANTAI (Direction technique, Direction de l'innovation et des nouveaux projets et Direction administrative et financière).

À l'occasion du renouvellement de ses marchés de prestation pour son centre de production (programme CNT5), l'ANTAI s'est mise à l'état de l'art en matière de système d'information.

L'organisation en prestations horizontales est privilégiée, avec recours à des marchés

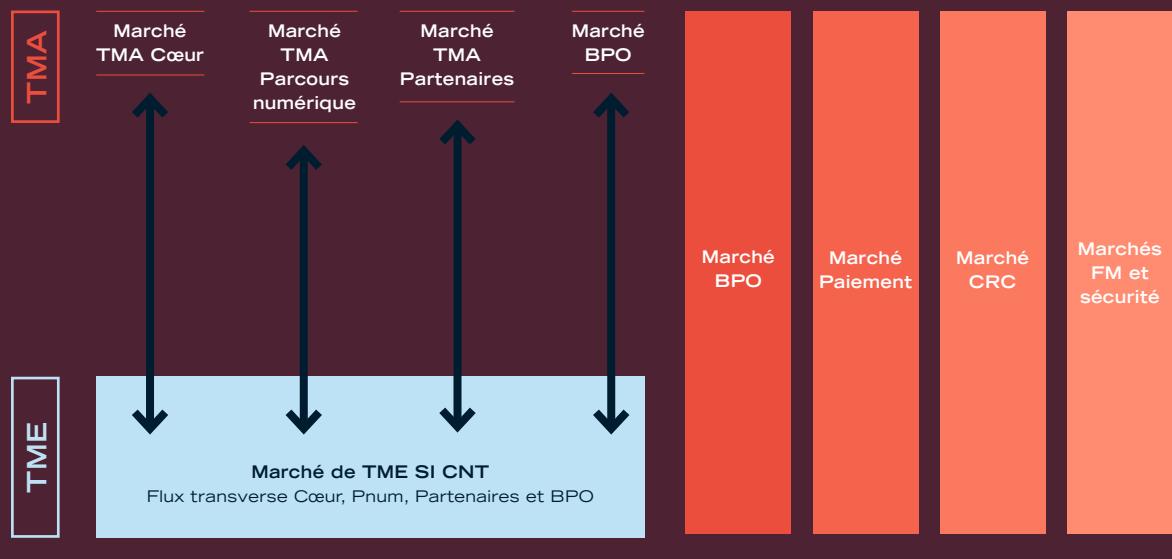
Des achats métiers maîtrisés pour une continuité de services

de maintenance applicative (TMA) dédiés à des domaines fonctionnels distincts et à un unique marché d'exploitation (TME) transverse au sein du programme.

S'inscrire dans la durée avec la stratégie achats

Grâce aux expériences acquises dans la gestion de la chaîne informatisée du CNT, l'ANTAI a intégré le fait que sa stratégie achats doit aussi porter sur la durée de ses marchés et la périodicité de leur renouvellement. Ainsi, elle a été amenée à démontrer la pertinence de conclure ses deux marchés principaux (tierce maintenance applicative « Cœur » et tierce maintenance exploitation) sur une durée de 5 ans en justifiant cette dérogation eu égard à l'objet des marchés et leurs enjeux, notamment financiers. ●

Les nouveaux marchés de l'ANTAI



Quatre principes retenus

1

Des marchés de TMA couvrant les différents domaines fonctionnels

de la chaîne de traitement. Ces prestations doivent permettre une amélioration de la maîtrise technique et métier par les prestataires des différentes fonctionnalités de la chaîne de traitement. Ces marchés mettent en œuvre la trajectoire de modernisation élaborée par l'ANTAI.

Le regroupement des applications partenaires au sein d'un marché spécifique doit permettre d'instaurer une compréhension métier et une relation client améliorées vis-à-vis des partenaires (ministères de l'Intérieur et de la Justice, notamment).

2

Un unique marché d'exploitation (TME) pour l'exploitation commune de l'ensemble des systèmes hébergés au CNT ou dans les locaux de certains ministères.

L'objectif est d'assurer une production de qualité en garantissant une disponibilité complète de la chaîne de traitement par la supervision de bout-en-bout. Ce marché couvre également la maintenance matérielle de la chaîne de traitement automatisé (postes de travail et serveurs) ainsi que la fourniture de prestations télécoms et réseaux.

3

Des prestations de service de type business process outsourcing (BPO) relatives à des activités de production : édition, mise sous pli et expédition des courriers, traitement des retours courriers, vidéocodage des images radars, vidéocodage des courriers reçus.

4

Un marché de fourniture de services de paiement multicanal permettant aux contrevenants, mis en cause et redéposables, de procéder au règlement des amendes.

Encourager des achats publics durables

L'Agence s'assure que les achats respectent les Objectifs de développement durable et de développement social. Les achats publics durables permettent à l'ANTAI d'assumer sa responsabilité environnementale, sociale et économique, tout en apportant des gains à sa structure et à son fonctionnement.

Une optimisation énergétique en constante progression

Cet engagement se manifeste notamment par la formulation d'exigences de performance environnementale dans les marchés conclus avec ses prestataires en charge de la gestion immobilière et d'exploitation du CNT.

Ainsi, plusieurs actions d'optimisation énergétique conduites par l'ANTAI avec le marché de services généraux externalisés ont permis de réduire de 45 % les consommations énergétiques en 4 ans. Il s'agit entre autres des programmations horaires du chauffage, de l'installation d'éclairages sur détection, de l'extinction des ballons électriques dans les sanitaires qui ne nécessitent pas d'eau chaude. Mais la principale source d'économie réside dans la diminution significative des serveurs informatiques, principaux consommateurs d'énergie, et cela grâce à la virtualisation.

Favoriser les bonnes pratiques en matière alimentaire

Parallèlement, les bonnes pratiques sont encouragées dans les services de restauration où la lutte contre le gaspillage alimentaire se traduit par la vente à emporter des invendus en

“

L'ensemble des engagements sociaux et environnementaux de l'Agence seront renforcés dans le cadre des marchés CNT5, et intégreront la démarche de performance de l'ANTAI sur la période 2020-2023.

fin de service. De plus, conformément à la circulaire du 3 décembre 2008, relative à l'exemplarité de l'État au regard du développement durable dans le fonctionnement de ses services et de ses établissements publics, et sans avoir attendu l'obligation légale, l'ANTAI demande depuis plusieurs années l'utilisation de 20 % de produits issus de l'agriculture biologique dans ses services de restauration. Le recyclage est étendu à la gestion des déchets de bureau (par exemple écoBox, dédiée au papier et aux déchets de petits équipements électriques et électroniques dans chaque service) et dans les espaces communs avec, comme objectif, de réduire la mise à la décharge « banalisée ».

Soutenir une politique sociale d'insertion

Cet engagement se manifeste aussi par la poursuite d'une politique favorisant l'insertion sociale par certains prestataires de l'Agence. Actuellement, le titulaire du marché Éditique emploie

9 travailleurs en situation de handicap sur 158 salariés pour réaliser des tâches bureautiques (par exemple, envoi de courriers type), en recourant à des établissement et service d'aide par le travail (ESAT), des entreprises d'insertion (EI) ou des associations du secteur du handicap ou de l'insertion. Cette politique sociale devrait s'étendre à l'entretien des espaces verts du CNT.

L'ensemble des engagements sociaux et environnementaux de l'Agence seront renforcés dans le cadre des marchés CNT5, et intégreront la démarche de performance de l'ANTAI sur la période 2020-2023. •



Plusieurs actions d'optimisation énergétique conduites par l'ANTAI avec le marché de services généraux externalisés ont permis de réduire de 45 % les consommations énergétiques en 4 ans. La principale source d'économie réside dans la diminution significative des serveurs informatiques, principaux consommateurs d'énergie, grâce à la virtualisation.

Glossaire

ACO	Avis de Contravention	E-ACO	Avis de contravention électronique
AFM	Amende forfaitaire majorée	e-Codex	Cross-border e-Justice in Europe
AFD	Amende forfaitaire délictuelle	ET	Équipements de terrain
BPO	Business process outsourcing	ETPT	Équivalent temps plein travaillé
CA	Contrôle Automatisé	EUCARIS	European car and driving license information system
CACIR	Centre Automatisé de Constatation des Infractions Routières	FPS	Forfait de Post-Stationnement
CCSP	Commission du contentieux du stationnement payant	FVA	Fichier des véhicules assurés
CNT	Centre national de traitement	MIF	Message d'infraction
CRC	Centre de ressources et de contact	NEO	Nouvel équipement opérationnel
DACG	Direction des affaires criminelles et des grâces	OMP	Officier du Ministère Public
DGFIP	Direction générale des finances publiques	PVe	Procès-Verbal électronique
DGGN	Direction générale de la gendarmerie nationale	RAPO	Recours administratif préalable obligatoire
DGPN	Direction générale de la police nationale	SI	Système d'information
DINUM	Direction interministérielle du numérique	SID	Système d'information délictuel
DNUM	Direction du numérique du Ministère de l'Intérieur	SIV	Système d'immatriculation des véhicules
DSJ	Direction des services judiciaires	TMA	Tierce maintenance applicative
DSR	Délégation à la Sécurité routière	TME	Tierce maintenance exploitation

Nombre d'avis de contravention envoyés vers les pays étrangers (2018-2019)

Au titre du PVe

PAYS PARTENAIRES (2)	NOMBRE D'AVIS DE CONTRAVENTION		
	2018	2019	Variation
BELGIQUE	33 830	37 342	+10,4 %
SUISSE	20 859	24 317	+16,6 %
TOTAL pays partenaires	54 689	61 659	+12,7 %
PAYS NON PARTENAIRES			
AUTRES PAYS	110 425	161 978	+46,7 %
TOTAL PAYS ÉTRANGERS	165 114	223 637	+35,4 %

**Au titre du contrôle
automatisé**

**NOMBRE D'AVIS
DE CONTRAVENTION**

	2018	2019	Variation
UE — PAYS PARTENAIRES (19)			
BELGIQUE (juin 2012 / pas de reprise)	416 676	295 899	-29,0 %
PAYS-BAS (février 2014 / reprise depuis septembre 2013)	329 415	206 102	-37,4 %
ALLEMAGNE (février 2014 / reprise depuis novembre 2013)	345 263	249 291	-27,8 %
ESPAGNE (février 2015 / reprise depuis août 2014)	385 672	262 012	-32,1 %
POLOGNE (août 2015 / reprise depuis janvier 2015)	114 226	109 217	-4,4 %
ROUMANIE (novembre 2015 / reprise depuis juillet 2015)	118 541	115 919	-2,2 %
LUXEMBOURG (janvier 2016 / reprise depuis juillet 2015)	62 058	50 143	-19,2 %
ITALIE (janvier 2016 / reprise depuis juillet 2015)	323 870	195 160	-39,7 %
AUTRICHE (décembre 2016 / reprise depuis juin 2016)	15 923	10 415	-34,6 %
HONGRIE (avril 2017 / reprise depuis septembre 2016)	14 501	8 762	-39,6 %
SLOVAQUIE (avril 2017 / reprise depuis septembre 2016)	10 950	7 045	-35,7 %
RÉPUBLIQUE TCHÈQUE (juillet 2017 / reprise depuis janvier 2017)	29 522	20 975	-29,0 %
PORTUGAL (janvier 2018 / reprise depuis juin 2017)	121 273	73 049	-39,8 %
LITUANIE (juillet 2018 / reprise depuis janvier 2018)	44 217	24 166	N.S.
LETTONIE (juillet 2018 / reprise depuis janvier 2018)	7 179	3 561	N.S.
ESTONIE (juillet 2018 / reprise depuis janvier 2018)	2 556	1 461	N.S.
ROYAUME-UNI (janvier 2019 / reprise depuis août 2018)	69 326	444 378	N.S.
SUÈDE (juillet 2019 / reprise depuis décembre 2018)	5 004	10 570	N.S.
IRLANDE (juillet 2019 / problème technique Eucaris)	4 867	3 192	N.S.
TOTAL UE — pays partenaires	2 421 039	2 091 317	-13,6 %
UE — PAYS NON-PARTENAIRES (8)			
BULGARIE	5 048	5 224	+3,5 %
DANEMARK	4 939	2 960	-40,1 %
GRÈCE	2 013	1 492	-25,9 %
FINLANDE	1 796	1 124	-37,4 %
SLOVÉNIE	965	884	-8,4 %
CROATIE	598	438	-26,8 %
MALTE	406	324	-20,2 %
CHYPRE	265	145	-45,3 %
TOTAL UE — pays non-partenaires	16 030	12 591	-21,5 %
PAYS HORS UE			
SUISSE — pays partenaire (accord du 9 octobre 2007)	214 347	182 244	-15,0 %
ANDORRE	783	579	-26,1 %
MONACO	925	438	-52,6 %
AUTRES PAYS	236 566	191 146	-19,2 %
TOTAL HORS UE	452 621	374 407	-17,3 %
TOTAL PAYS PARTENAIRES	2 635 386	2 273 561	-13,7 %
TOTAL PAYS NON-PARTENAIRES	254 304	204 754	-19,5 %
TOTAL PAYS ÉTRANGERS	2 889 690	2 478 315	-14,2 %



www.antai.gouv.fr

