

N° 82

# SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat le 16 octobre 2013

## RAPPORT D'INFORMATION

FAIT

*au nom de la commission des finances (1) sur l'agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI),*

Par M. Vincent DELAHAYE,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : M. Philippe Marini, *président* ; M. François Marc, *rapporteur général* ; Mme Michèle André, *première vice-présidente* ; Mme Marie-France Beauvils, MM. Jean-Pierre Caffet, Yvon Collin, Jean-Claude Frécon, Mmes Fabienne Keller, Frédérique Espagnac, MM. Albéric de Montgolfier, Aymeri de Montesquiou, Roland du Luart, *vice-présidents* ; MM. Philippe Dallier, Jean Germain, Claude Haut, François Trucy, *secrétaires* ; MM. Philippe Adnot, Jean Arthuis, Claude Belot, Michel Berson, Éric Bocquet, Yannick Botrel, Joël Bourdin, Christian Bourquin, Serge Dassault, Vincent Delahaye, Francis Delattre, Mme Marie-Hélène Des Esgaulx, MM. Éric Doligé, Philippe Dominati, Jean-Paul Emorine, André Ferrand, François Fortassin, Thierry Foucaud, Yann Gaillard, Charles Guené, Edmond Hervé, Pierre Jarlier, Roger Karoutchi, Yves Krattinger, Dominique de Legge, Marc Massion, Gérard Miquel, Georges Patient, François Patriat, Jean-Vincent Placé, François Rebsamen, Jean-Marc Todeschini, Richard Yung.



---

## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
<b>SYNTHÈSE ET PRÉCONISATIONS .....</b>	<b>7</b>
<b>AVANT-PROPOS .....</b>	<b>11</b>
<b>PREMIÈRE PARTIE</b>	
<b>UN ACTEUR ATYPIQUE DANS LE PAYSAGE ADMINISTRATIF FRANÇAIS</b>	
<b>I. UNE AGENCE CENTRALE DANS LE TRAITEMENT DE LA CHAÎNE PÉNALE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS .....</b>	<b>13</b>
<b>A. LE BESOIN DE STRUCTURER LA CHAÎNE PÉNALE DU CONTRÔLE AUTOMATISÉ .....</b>	<b>13</b>
<b>B. LA TRANSFORMATION D'UNE STRUCTURE DE PROJET EN UN ÉTABLISSEMENT PUBLIC ADMINISTRATIF PÉRENNE ET BIEN IDENTIFIÉ .....</b>	<b>14</b>
<b>II. UNE « FORME INNOVANTE DE PARTENARIAT ENTRE LE PUBLIC ET LE PRIVÉ » .....</b>	<b>17</b>
<b>A. UN RÔLE ESSENTIELLEMENT DE PILOTAGE .....</b>	<b>17</b>
<b>B. UNE SOUS-TRAITANCE MASSIVEMENT ASSURÉE PAR LE SECTEUR PRIVÉ.....</b>	<b>19</b>
1. <i>Cinq marchés principaux .....</i>	<i>19</i>
2. <i>Une dépendance de l'Agence aux marchés publics .....</i>	<i>20</i>
<b>III. VERS UNE UNIFICATION DU CONTRÔLE AUTOMATISÉ SOUS LA RESPONSABILITÉ DE L'ANTAI.....</b>	<b>22</b>
<b>DEUXIÈME PARTIE</b>	
<b>UNE DÉPENSE MAÎTRISÉE BIEN QUE DYNAMIQUE</b>	
<b>I. UNE AGENCE FINANCÉE PAR LE PRODUIT DES AMENDES .....</b>	<b>24</b>
<b>II. UN BUDGET EN NETTE AUGMENTATION DEPUIS 2011 .....</b>	<b>25</b>
<b>III. UNE DÉPENSE RIGIDE .....</b>	<b>27</b>
<b>A. LE POIDS CONSIDÉRABLE DES MARCHÉS PUBLICS .....</b>	<b>27</b>
<b>B. UNE PRODUCTION EN AUGMENTATION CONSTANTE .....</b>	<b>28</b>
<b>IV. UNE DÉPENSE MALGRÉ TOUT MAÎTRISÉE .....</b>	<b>29</b>
<b>A. UNE MASSE SALARIALE IMPORTANTE MAIS JUSTIFIÉE .....</b>	<b>30</b>
<b>B. UN CONTRÔLE DE GESTION EFFICACE.....</b>	<b>31</b>

**TROISIÈME PARTIE  
UNE DÉMARCHE DE PERFORMANCE AU SERVICE DU PILOTAGE DE  
L'ACTIVITÉ DE L'ANTAI**

<b>I. UNE DÉMARCHE FORMALISÉE PAR UN CONTRAT .....</b>	<b>33</b>
<b>II. DES RÉSULTATS CONTRASTÉS .....</b>	<b>34</b>
<b>III. DEUX PRIORITÉS POUR RENFORCER LE RESPECT DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....</b>	<b>36</b>
<b>A. UNE MEILLEURE PRISE EN COMPTE DES ÉTRANGERS... ..</b>	<b>36</b>
<b>B. ... ET DES FLOTTES D'ENTREPRISE .....</b>	<b>38</b>

**QUATRIÈME PARTIE  
UNE DÉMATÉRIALISATION DE LA CHAÎNE PÉNALE ENCORE INACHEVÉE**

<b>I. LE TRAITEMENT DES CONTESTATIONS : UN PROCESSUS GOURMAND EN MAIN D'ŒUVRE.....</b>	<b>40</b>
<b>II. UNE DÉMATÉRIALISATION A MINIMA ENVISAGÉE PAR L'ANTAI.....</b>	<b>41</b>
<b>III. ADOPTER UNE DÉMARCHE PLUS VOLONTARISTE.....</b>	<b>42</b>
<b>A. LA DÉMATÉRIALISATION DU FORMULAIRE DE CONTESTATION.....</b>	<b>42</b>
<b>B. LA DÉMATÉRIALISATION DES COURRIERS ENVOYÉS .....</b>	<b>43</b>

**CINQUIÈME PARTIE  
DÉVELOPPER L'ACTION DE L'ANTAI AU-DELÀ DES INFRACTIONS  
ROUTIÈRES**

<b>I. DÉVELOPPER L'UTILISATION DU PVÉ AU-DELÀ DES INFRACTIONS ROUTIÈRES .....</b>	<b>44</b>
<b>A. DÉVELOPPER L'UTILISATION DU PVÉ DANS L'ENSEMBLE DU CHAMP CONTRAVENTIONNEL.....</b>	<b>44</b>
<b>B. NOUER DES PARTENARIATS AVEC DES PERSONNES PRIVÉES CHARGÉES D'UNE MISSION DE SERVICE PUBLIC.....</b>	<b>45</b>
<b>II. ENCOURAGER LA DÉMATÉRIALISATION EN AVAL DE LA CHAÎNE PÉNALE .....</b>	<b>46</b>
<b>III. VERS UNE REFONTE DU MODE DE FINANCEMENT DE L'ANTAI ? .....</b>	<b>48</b>
<b>EXAMEN EN COMMISSION.....</b>	<b>49</b>
<b>LISTE DES PERSONNES ENTENDUES .....</b>	<b>55</b>

<b>ANNEXES .....</b>	<b>57</b>
<b>I. PERFORMANCES DE L'ANTAI AU 30 JUIN 2013.....</b>	<b>57</b>
<b>II. FORMULAIRE D'AVIS DE CONTRAVENTION .....</b>	<b>60</b>
<b>III. ORGANIGRAMME FONCTIONNEL DE L'ANTAI .....</b>	<b>65</b>



## SYNTHÈSE ET PRÉCONISATIONS

L'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) est un établissement public, créé en mars 2011, dont la mission est de gérer les infractions relevées par les radars (dit « contrôle automatisé ») et par les systèmes du procès-verbal électronique (PVé).

**L'Agence adresse les avis de contravention concernant les infractions à la circulation (dépassement de la vitesse autorisée, franchissement d'un feu rouge, franchissement d'un passage à niveau, etc.) ou au stationnement et reçoit, en vue de leur traitement, les contestations des contrevenants.**

**En 2012, l'Agence a envoyé 117 000 courriers et en a reçu 20 000 chaque jour ! En 2013, elle devrait adresser environ 40 millions d'avis de contravention.**

Ce sont **près d'1,7 milliard d'euros d'amendes** qui seront recouvrées pour l'Etat et les collectivités territoriales par l'intermédiaire de l'Agence.

Pour ce faire, **l'ANTAI gère une véritable usine : le Centre national de traitement de Rennes, qui regroupe près de 450 personnes.** Il comprend en effet l'ensemble des services publics et des sociétés privées nécessaires au traitement automatisé des infractions (identification des infractions ; édition, impression et envoi des avis de contravention ; réception, numérisation et traitement des contestations).

En elle-même, l'ANTAI est une petite structure de pilotage et de contrôle, composée de 26 agents, qui sous-traite l'essentiel des tâches d'exécution à un prestataire privé. Son budget s'élève à environ 125 millions d'euros. Elle doit faire face à des dépenses particulièrement rigides, puisque la rémunération des titulaires de marchés publics correspond à 90 % de cette somme.

### Les principales observations du rapporteur sur le PVé

Initialement, les infractions relevées par les radars constituaient l'unique activité de l'ANTAI. Depuis 2009, l'Etat a décidé de remplacer le « carnet à souches » par des équipements électroniques, de type « PDA », pour constater les infractions de la circulation et du stationnement routiers.

Au 1<sup>er</sup> septembre 2013, la police nationale, la gendarmerie nationale, la Préfecture de Police de Paris ainsi que plus de 1 000 polices municipales sont équipées avec les outils électroniques du « PVé ».

D'après l'ANTAI, **le PVé est un outil dont la rentabilité est 78 % plus élevée que le carnet à souches** : le taux de recouvrement est supérieur ; le taux de contestation est moindre ; le coût de traitement administratif est

réduit (compte tenu du traitement automatisé) ; et il n'est plus possible d'accorder des « indulgences ».

L'ANTAI centralise l'ensemble des données relatives aux infractions relevées par le biais du PVé et adresse les avis de contravention s'y rapportant. **Son activité connaît donc un rythme de croissance exponentiel et devrait se stabiliser vers 2016 (plus de 46 millions de courriers envoyés chaque année).**

**Compte tenu de l'efficacité de l'outil PVé, il serait utile d'étendre son utilisation au-delà du champ de la circulation et du stationnement routiers.** L'ANTAI a d'ores et déjà signé un partenariat avec l'Union des transports publics afin que les agents assermentés (par exemple, ceux de la RATP) puissent verbaliser avec le PVé les infractions au stationnement sur les voies réservées (voies de bus notamment).

**À terme, 1 000 natures d'infractions devraient pouvoir être traitées par le PVé, contre 687 aujourd'hui.** Son extension pourrait concerner les infractions à l'environnement, à l'urbanisme, à la chasse, à la pêche, au transport maritime, au transport routier, etc.

#### Les principales observations du rapporteur sur le contrôle automatisé (radars)

L'activité « radars » atteint désormais un rythme de croisière compte tenu de la stabilisation du déploiement des dispositifs. Elle demeure néanmoins soutenue **puisqu'elle génère la plus grande masse des contestations. En moyenne, près de 20 % des avis de contravention sont contestés** (pour les deux tiers, cela concerne la désignation d'un autre conducteur).

Pour autant, il convient de relever que **seulement 70 % des « flashes » conduisent à l'envoi d'un avis de contravention. Autrement dit, 30 % ne font l'objet d'aucune sanction (ni amende, ni retrait de points).** Ce pourcentage s'élève à 42 % si l'on tient compte des plaques étrangères. Ces taux s'expliquent par l'impossibilité d'identifier avec certitude le véhicule (motos photographiées de face, plaques sales, plusieurs véhicules sur la même photo, etc.).

S'agissant des véhicules étrangers, l'entrée en vigueur, le 7 novembre prochain, d'une directive européenne permettra de mieux verbaliser les étrangers membres de l'Union européenne (hors Royaume-Uni, Irlande et Danemark). En effet, l'ANTAI aura désormais accès aux fichiers d'immatriculation des véhicules des autres Etats membres de l'Union européenne et réciproquement.

S'agissant des véhicules français, votre rapporteur note que le développement des radars mobiles-mobiles (radars embarqués dans des véhicules qui s'insèrent dans le flot de circulation) et des radars prenant des photos de dos (pour les motos) sont de nature à améliorer ces chiffres.

Votre rapporteur a également relevé **que les entreprises refusent souvent de désigner les conducteurs utilisant des véhicules de fonction ou des véhicules de service**. En conséquence, l'entreprise se substitue au contrevenant pour le paiement de l'amende mais les points ne sont pas retirés. D'après le ministère de l'Intérieur, **chaque année, entre 10 % et 15 % des points ne seraient pas retirés**.

Des pratiques similaires auraient cours dans l'administration, ce qui soulève un problème en termes de **gestion des deniers publics** et, plus encore, **de cohérence de l'action de l'Etat en matière de lutte contre l'insécurité routière**.

Environ 20 % des infractions relevées par les radars font l'objet d'une contestation (pour les deux tiers, cela concerne la désignation d'un autre conducteur). Aujourd'hui, pour contester une infraction, il faut compléter un formulaire - le plus souvent rempli à la main - et le renvoyer par lettre recommandée avec accusé de réception. **Cette méthode apparaît coûteuse pour l'ANTAI (60 agents sont nécessaires pour ouvrir et numériser les courriers) et fastidieuse pour le conducteur**.

Votre rapporteur estime qu'une **procédure de contestation par Internet devrait être ouverte à partir du site de l'Agence**. Compte tenu des développements informatiques nécessaires à cette évolution, des frais de dossiers, minimes, pourraient alors être demandés. Une telle procédure permettrait en outre d'envisager une communication par courriels avec le contrevenant.



## AVANT-PROPOS

Mesdames, Messieurs,

À partir de 2003, l'Etat s'est engagé dans un programme massif d'installation de radars sur les routes françaises<sup>1</sup>. D'après les documents budgétaires annexés au projet de loi de finances pour 2014, à la fin de cette année, seront installés 4 200 radars<sup>2</sup>. À titre de comparaison, fin 2009, on ne recensait que 2 711 radars.

Cette politique a eu un effet décisif sur la baisse de la mortalité routière qui, depuis deux ans maintenant, est passée **sous le seuil des 4 000 personnes décédées**. La **tendance se poursuit et le Gouvernement affiche l'objectif d'être en-deçà des 2 000 tués à compter de 2020**.

L'émergence du contrôle automatisé a conduit l'Etat à se doter des moyens opérationnels de gestion de ces dispositifs. Il s'agit bien sûr de les installer et de les maintenir en état de fonctionnement, mais aussi d'exploiter les données transmises par les radars afin d'en tirer toutes les conséquences d'un point de vue pénal (amende, retrait de points).

L'installation et la maintenance des radars relève de la Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR). En revanche, depuis 2011, l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) est chargée de **soutenir et de moderniser les outils de la chaîne pénale**<sup>3</sup>. L'Agence est également responsable du traitement des contraventions émises par le biais du **procès-verbal électronique (PVé)**, pour le compte de l'Etat et des collectivités territoriales.

L'ANTAI, établissement public administratif, est financée par le produit des amendes de la circulation et du stationnement. Une subvention pour charges de service public lui est attribuée à partir du compte d'affectation spéciale « *Contrôle de la circulation et du stationnement routiers* » : elle s'élève, pour l'année 2013, à **127 millions d'euros**, à raison de 94 millions au titre du programme « Radars » et de 33 millions au titre du programme « Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers » (PVé). **Pour l'année 2014, le projet de loi de finances prévoit une dotation totale d'environ 125 millions d'euros**.

---

<sup>1</sup> Comité interministériel de la sécurité routière du 18 décembre 2002.

<sup>2</sup> Hors radars pédagogiques, qui ne relèvent pas d'infraction.

<sup>3</sup> Décret n° 2011-348 du 29 mars 2011 portant création de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions.

En pratique, l'ANTAI gère une véritable activité industrielle qui a permis, en 2012, **l'envoi de près de 30 millions de lettres et le traitement d'environ 4,3 millions de courriers reçus.**

À l'occasion de l'examen du projet de budget pour 2013, **votre rapporteur spécial avait eu l'occasion de s'interroger sur la justification de certaines dépenses de l'ANTAI et sur l'évolution de ses frais de fonctionnement.** En particulier, il avait identifié que les **charges de personnels s'élevaient à environ 90 000 euros par agent**, soit près de **2,5 millions d'euros pour seulement 26 ETP.** De même, les charges de loyer, de plus de 2 millions d'euros, lui apparaissait également élevées.

En application de l'article 57 de la loi organique relative aux lois de finances, il a donc conduit une mission de contrôle budgétaire sur cette agence dont le présent rapport expose les conclusions.

## PREMIÈRE PARTIE UN ACTEUR ATYPIQUE DANS LE PAYSAGE ADMINISTRATIF FRANÇAIS

### I. UNE AGENCE CENTRALE DANS LE TRAITEMENT DE LA CHAÎNE PÉNALE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS

#### A. LE BESOIN DE STRUCTURER LA CHAÎNE PÉNALE DU CONTRÔLE AUTOMATISÉ

Avec l'émergence du contrôle automatisé, est apparu le besoin de structurer la réponse pénale aux infractions du code de la route relevées par les radars. En effet, la chaîne pénale se décompose en de multiples maillons (cf. encadré) : relevé de données relatives à l'infraction ; identification du véhicule et de son propriétaire ; constatation effective de l'infraction ; envoi d'un avis de contravention ; traitement des contestations ; recouvrement de l'amende et retrait des points.

#### La chaîne pénale du contrôle automatisé

- 1) Relevé de l'infraction par un radar ;
  - 2) Envoi des données de l'infraction (photo, date, heure, lieu, vitesse du véhicule, vitesse maximale autorisée, etc.)
  - 3) Lecture de la plaque d'immatriculation et identification du véhicule et du conducteur présumé (*via* le fichier des cartes grises) ;
  - 4) Constatation de l'infraction par un agent assermenté ;
  - 5) Edition et envoi d'un avis de contravention au propriétaire du véhicule ;
  - 6) Paiement de l'amende et retrait des points.
- Ou
- 6) Contestation ;
  - 7) Ouverture et numérisation des courriers ;
  - 8)
    - a) Désignation d'un autre conducteur : édition et envoi d'un avis de contravention au conducteur désigné ;
- ou*
- b) autre type de contestation (vol du véhicule, etc.) : validation formelle de la contestation par l'Officier du ministère public (OMP) de Rennes puis transmission à l'OMP du domicile du contrevenant pour décision au fond ;
- 9) Contestation acceptée *ou* Paiement de l'amende et retrait des points.

Compte tenu de l'implantation des radars sur l'ensemble du territoire national, **il convenait qu'une grande partie de ces opérations puissent être effectuées en un lieu unique afin d'assurer un traitement de masse permettant des économies d'échelle.** L'arrêté du 13 octobre 2004 portant création du système de contrôle automatisé a ainsi prévu, en son article 2, que « *le traitement automatisé est exploité par le Centre national de traitement du contrôle automatisé [CNT] dont les services sont situés à Rennes* ».

Une des principales caractéristiques du contrôle automatisé est de **dissocier le lieu où l'infraction est commise de celui où elle est constatée.** En effet, **un radar se contente de relever une donnée objective** : la vitesse d'un véhicule, le franchissement d'un passage à niveau, le franchissement d'un feu rouge. **Dans un second temps, au vu de ces données, un membre des forces de l'ordre assermenté doit constater l'infraction.**

Au sein du CNT, c'est le rôle du Centre automatisé de constatation des infractions routières (CACIR)<sup>1</sup>, service à compétence nationale relevant du ministère de l'Intérieur, dont les effectifs sont composés à parts égales de gendarmes et de policiers.

**Les personnels du CACIR visionnent chaque photo d'infraction afin de la valider, ce qui déclenche l'envoi d'un avis de contravention.**

Le CNT comprend également les services de l'Officier du ministère public (OMP)<sup>2</sup>, placé sous l'autorité du Procureur de la République de Rennes. L'OMP est chargé de vérifier et d'orienter les contestations.

Enfin, le Centre de Rennes regroupe plusieurs entreprises privées titulaires de marchés publics (exploitant informatique, centre d'édition, équipementiers, centre d'appels).

Le CNT, dont la direction est maintenant assurée par l'ANTAI, héberge donc l'ensemble des structures – publiques ou privées – nécessaires au traitement des infractions. **Mais le CACIR et le service de l'OMP exercent leur mission sans relever de la responsabilité de l'Agence.**

## **B. LA TRANSFORMATION D'UNE STRUCTURE DE PROJET EN UN ÉTABLISSEMENT PUBLIC ADMINISTRATIF PÉRENNE ET BIEN IDENTIFIÉ**

D'un point de vue administratif, la chaîne pénale fait intervenir plusieurs acteurs : ministère de l'Intérieur, ministère de la Justice, ministère des Finances (recouvrement des amendes), mais aussi prestataires privés.

---

<sup>1</sup> Décret n° 2004-1086 du 14 octobre 2004 portant création et organisation du centre automatisé de constatation des infractions routières (CACIR).

<sup>2</sup> L'Officier du ministère public – dans les faits, un officier de la police nationale – tient le rôle du Parquet devant le Tribunal de Police pour les quatre premières classes de contravention. Il exerce sa mission sous la direction du Procureur de la République.

La Direction du projet interministériel contrôle automatisé (DPICA), créée en février 2003, était notamment chargée de mettre en place un système permettant l'automatisation de la chaîne pénale, y compris l'adaptation des textes juridiques. En un mot, elle devait faire collaborer ensemble les acteurs mentionnés ci-dessus.

En réponse au questionnaire adressé par votre rapporteur spécial, l'ANTAI estime que, « *pour ce qui concerne les moyens humains et matériels, la [DPICA] s'est appuyée sur les administrations partenaires (intérieur, transports, justice, budget) pour exercer sa mission. [...]* »

« *Ce statut de structure de projet ne pouvait cependant se pérenniser et il importait de mieux inscrire la DPICA dans l'organisation administrative. [...]* »

« *La création d'un établissement public administratif est apparue comme la plus efficiente des solutions. En effet, elle permet :*

« *- d'associer les ministères concernés au travers du conseil d'administration et de manière plus large de faire bénéficier d'autres entités que l'Etat des missions qui lui sont confiées et des services mis en œuvre ;*

« *- de bénéficier d'une gestion administrative et financière responsable, sous l'autorité de tutelle ;*

« *- de clarifier les responsabilités dans les tâches et les résultats, notamment avec le contrat d'établissement (contrat d'objectifs et de performance) en établissant des indicateurs de performance et de mobiliser l'ensemble des acteurs autour d'objectifs et d'indicateurs ».*

Il convient en outre de souligner que, en juillet 2009, le Gouvernement a décidé de séparer les activités de déploiement des dispositifs de celles du traitement automatisé, ces dernières étant intégralement confiées à l'ANTAI – effectivement créée en mars 2011.

Le directeur de l'ANTAI a expliqué à votre rapporteur spécial que la DPICA, « *direction de projet, était un OVNI administratif* ». En revanche, l'établissement public, en tant que personne morale, bénéficie à la fois d'une **autonomie de gestion et d'une responsabilité juridique**, ce qui apporte une sécurité aux opérations de passation de marchés publics.

En outre, son statut d'établissement public lui permet **d'élargir son spectre d'intervention** et de proposer ses compétences à d'autres partenaires en dehors de l'Etat. En effet, l'article 2 du décret du 29 mars 2011 portant création de l'ANTAI dispose que « *l'agence nationale agit en qualité de prestataire de services de l'Etat, de collectivités territoriales ou de tout organisme public ou privé chargé d'une mission de service public* ».

C'est ainsi que l'Agence s'est vue confiée le **développement** et la gestion de la chaîne pénale du **procès-verbal électronique (PVé)**. En effet, **depuis 2009, le carnet à souches est peu à peu remplacé par un équipement électronique**. Or cette évolution ne concerne pas seulement les services de

police ou de gendarmerie : des milliers de collectivités territoriales ont aussi vocation à basculer dans le système PVé. Conformément au principe de libre administration, les collectivités territoriales n'ont cependant aucune obligation en la matière. C'est pourquoi, l'Agence a une responsabilité particulière pour informer et accompagner les collectivités intéressées. En son sein, deux ETP (sur 26) sont mobilisés sur cette tâche.

De même, l'Agence a vocation à faire fructifier son savoir-faire auprès d'acteurs parapublics tels que la SNCF ou la RATP (*cf. infra*).

En ce sens, il apparaît donc légitime que la structure de projet ait été transformée en établissement public administratif, dont l'esprit interministériel demeure fort.

### **Le procès-verbal électronique (PVé)**

*« En 2005, un rapport d'audit a souligné le caractère obsolète et coûteux du système de constatation et de poursuite des contraventions [pour la circulation et le stationnement] reposant sur la souche papier.*

*« Le PVé ou "procès-verbal électronique" a été conçu pour répondre à l'exigence formulée dans ce même rapport d'une rationalisation de la chaîne de traitement des procès-verbaux.*

*« Un dispositif d'expérimentation a été lancé fin 2009 par le ministère de l'Intérieur qui substitue des outils modernes, tels que l'assistant personnel ou encore le terminal informatique embarqué ou la saisie d'infraction sur un poste d'ordinateur, aux anciens carnets à souche.*

*« La saisie sur ces outils électroniques, par les agents verbalisateurs, permet la transmission immédiate et dématérialisée des messages d'infraction au CNT, qui édite l'avis de contravention et l'adresse par voie postale au contrevenant.*

*« Le périmètre pris en compte par le PVé concerne les contraventions des quatre premières classes, relevant de la procédure de l'amende forfaitaire avec paiement différé, relatives à la circulation routière. Il concerne environ 576 natures d'infraction différentes » (extrait du contrat d'objectifs et de performance 2012-2016 de l'ANTAI).*

La décision de généraliser le PVé dans les services de l'Etat (police et gendarmerie) a été prise en juin 2010. La généralisation s'est achevée en juin 2012.

Fin 2013, les forces de l'ordre étaient équipées d'environ 14 600 terminaux piétons (dits « PDA ») ; 8 368 terminaux embarqués (dits « TIE » : ordinateurs embarqués dans les véhicules et dotés d'un logiciel *ad hoc*) ; 9 352 postes informatiques fixes (dits « IHM-Web »).

**Au 1<sup>er</sup> septembre 2013, 1 281 communes avaient basculé dans le dispositif.**

La généralisation du PVé et son extension aux collectivités conduisent à une production exponentielle du nombre d'avis de contravention par le CNT au cours des années qui viennent. En 2012, l'ANTAI a adressé environ 11,2 millions de courriers, dont 4,6 pour l'Etat et 6,6 pour les collectivités territoriales. Pour l'année 2013, un nombre équivalent a d'ores et déjà été atteint au 1<sup>er</sup> septembre.

D'après l'ANTAI, **le taux de rentabilité du PVé serait de 78 % supérieur à celui du carnet à souches** : le taux de paiement passe de 50 % à 67 %, le taux de contestation est divisé par deux, le coût de traitement diminue et ne permet plus les « indulgences ».

## II. UNE « FORME INNOVANTE DE PARTENARIAT ENTRE LE PUBLIC ET LE PRIVÉ »

### A. UN RÔLE ESSENTIELLEMENT DE PILOTAGE

L'encadré ci-dessous rappelle les missions confiées à l'ANTAI par l'article 2 du décret du 29 mars 2011 précité. Son « objet social » est défini de manière particulièrement vaste. En particulier, il convient de souligner que le « *traitement automatisé des infractions* » **ne se limite pas aux seules infractions au code de la route** (circulation ou stationnement) même s'il s'agit du cœur de métier de l'Agence.

#### Les missions de l'ANTAI

Article 2 du décret du 29 mars 2011

« 1° La participation à la définition des normes techniques relatives au traitement automatisé des infractions, le contrôle et l'évaluation de leur application, la contribution à leur évolution et à la surveillance de l'interopérabilité des dispositifs techniques correspondants ;

« 2° La conception, l'entretien, la maintenance, l'exploitation et le développement des systèmes et applications nécessaires au traitement automatisé des infractions ;

« 3° L'édition, le plipostage, le routage et l'affranchissement des différents avis de contravention établis par voie électronique ou dans le cadre du traitement automatisé des infractions, ainsi que les différents courriers nécessaires ;

« 4° Le tri du courrier reçu dans le cadre des recours émis par des contrevenants ou de tous autres courriers ;

« 5° L'information des contrevenants par l'organisation d'un centre d'appels ou de tout autre moyen de communication ;

« 6° L'organisation et la gestion du traitement automatisé des infractions qui lui est confié en qualité de prestataire.

« L'agence accomplit sa mission dans le respect des orientations générales fixées par l'Etat, qui peut lui confier le déploiement et la maintenance des appareils de contrôle automatique et des outils de verbalisation.

*« Pour l'accomplissement de sa mission, l'agence réalise des études techniques, administratives, juridiques et financières.*

*« Sa mission exclut la constatation des infractions, le recouvrement des amendes et l'exercice de l'action publique au sens de l'article 31 du code de procédure pénale ».*

En réponse au questionnaire de votre rapporteur spécial, l'ANTAI indique qu'elle *« assume la responsabilité du fonctionnement, de l'exploitation, de la maintenance et du développement du traitement automatisé »*, en particulier dans le cadre du contrôle automatisé et du PVé.

Au titre de son activité de « prestataire de services », elle assure également d'autres missions. Par exemple, l'application « WinOMP » qui sert à la gestion des contraventions au sein des services des OMP est exploitée et développée mais aussi hébergée au CNT. De même, l'Agence est responsable de l'exploitation et du développement de l'application « Minos » de gestion des procédures et des décisions de justice au sein des tribunaux de police et des juridictions de proximité pour les contraventions des classes 1 à 4.

En pratique cependant, l'Agence ne réalise pas, par elle-même, l'ensemble des missions prévues par le décret. Elle n'est composée que de 26 agents, soit le plafond d'emploi fixé par la loi de finances, répartis selon l'organigramme reproduit en annexe.

**L'ANTAI est une structure de pilotage.** Ainsi que le rappelait son directeur, lors de la séance du conseil d'administration du 13 décembre 2011 : *« nous sommes une vingtaine, la partie la plus élevée d'un dispositif faisant travailler 700 personnes ».*

Au 31 décembre 2012, le CNT hébergeait 429 personnes, dont seulement 4 étaient rattachées à l'ANTAI. Les co-contractants de l'ANTAI – et leurs sous-traitants – représentaient un effectif de 319 personnes. Au total, avec les services de la DGFIP – également installés à Rennes, mais en-dehors du CNT –, **« l'éco-système » du traitement des infractions comprend environ 650 personnes, dont l'ANTAI reste la tour de contrôle.**

Au final, **cet ensemble a la responsabilité d'assurer le recouvrement – dans des conditions de sécurité juridique et technique irréprochables – de près d'1,7 milliard d'euros d'amendes et de permettre de retirer les points afférents à ces infractions.**

## **B. UNE SOUS-TRAITANCE MASSIVEMENT ASSURÉE PAR LE SECTEUR PRIVÉ**

### **1. Cinq marchés principaux**

Le traitement automatisé des infractions est **largement permis par le recours à des prestataires privés**. Depuis mars 2011, l'ANTAI a passé quatre marchés publics :

- le marché de traitement automatisé des infractions, dit « CNT 3 », notifié le 16 novembre 2011 à la société Atos Worldline ;

- le marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage de l'ANTAI, notifié le 11 juin 2012 à la société Bearing Point ;

- le marché du centre d'appels du traitement automatisé des infractions, notifié le 13 juin 2012 à la société The Marketing Group ;

- le marché de modernisation du centre d'encaissement des amendes (CEA) ;

- le marché d'études ayant pour objet l'analyse des processus, la définition de l'architecture et l'élaboration des spécifications générales d'un nouveau système de gestion de recouvrement des amendes, condamnations pécuniaires et produits divers de l'Etat ainsi que l'assistance à la passation du marché de réalisation de ce nouveau système, notifié le 11 juillet 2012 à la société Klee Group.

Le marché CNT 3 est incontestablement le marché principal puisqu'il permet **d'assurer l'envoi des avis de contraventions et le traitement des courriers en retour** (contestations). Atos et ses sous-traitants emploient, à ce titre, 306 personnes (au 31 décembre 2012).

Le marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMOA) a pour objet, ainsi que l'explique le directeur de l'ANTAI, à « être la mouche du coche, le coche étant Atos ». **Il vise à aider les équipes de l'Agence à assurer le suivi du marché principal et à veiller à sa correcte mise en œuvre.**

En pratique, toutes les six semaines, un comité de pilotage « AMOA » est organisé et permet de passer en revue l'ensemble des prestations fournies par Atos, sous la responsabilité d'un ingénieur de l'ANTAI. **Les coûts exposés par Atos résultent en effet de l'enchaînement de processus complexes qu'il convient de pouvoir décortiquer afin d'analyser si la prestation est assurée au juste prix.**

L'AMOA apporte également un concours ponctuel sur d'autres sujets, par exemple en matière de droit de la propriété intellectuelle (les logiciels développés par Atos pour le compte de l'ANTAI appartiennent à cette dernière).

---

L'Agence n'est pas en mesure de calculer précisément le « retour sur investissement » ou la rentabilité du marché AMOA. Toutefois, il s'agit bien d'un élément structurant dans le dispositif face à la « force de frappe » développée par Atos, l'ANTAI faisant valoir que « *l'équipe AMOA est en charge de veiller sur les aspects "maîtrise des coûts de développement", "veille technologique", "contenu des projets de développement" et "suivi de production" ».*

Le centre d'appels est composé d'une soixantaine de personnes dont une quinzaine travaille au CNT. Il assure l'information des usagers sur toute question. Les opérateurs orientent les contestations mais ne les traitent pas, de même qu'ils n'assurent pas les paiements. En 2012, le centre a reçu **1,86 million d'appels**<sup>1</sup>.

Le marché relatif à la modernisation du centre d'encaissement des amendes à Rennes (CEA) est un marché qui sera renouvelé à la fin octobre 2013 pour la maintenance des matériels. Il représente un coût annuel prévisionnel de 300 000 euros.

Enfin, le dernier marché est une étude préalable au renouvellement d'une application de gestion du recouvrement des amendes, dite AMD, gérée par la DGFIP.

## 2. Une dépendance de l'Agence aux marchés publics

Le recours massif à des marchés publics peut se comprendre pour la mise en œuvre de traitements automatisés faisant appel à des technologies de pointe, notamment en termes de sécurité. **Pour autant, la « dépendance » aux marchés publics pose plusieurs problèmes.**

Tout d'abord, ces marchés entraînent **une rigidification de la dépense** de l'Agence (*cf. infra*) et une moindre capacité de la piloter ou de la réduire. En contrepartie, la signature d'un contrat offre une certaine visibilité à la personne publique.

Ensuite, le titulaire du marché **risque de devenir le partenaire incontournable de la puissance publique**, par l'expérience acquise. D'une part, cela perturbe le bon fonctionnement de la concurrence lors des phases d'appels d'offres. D'autre part, si le co-contractant vient à ne pas être renouvelé, la « perte de mémoire » – et donc la perturbation du service public – peut se révéler non négligeable.

Ainsi, lors de l'attribution du marché CNT 3 (le marché actuel), une seule offre a pu être déposée et ce, par le titulaire du précédent marché CNT 2, à savoir la société Atos.

---

<sup>1</sup> Avec le lancement du site [www.antai.gouv.fr](http://www.antai.gouv.fr) fin 2012, l'Agence espère enregistrer une diminution du nombre d'appels. Le site est déjà visité par près de 2 000 personnes chaque jour.

Devant le conseil d'administration, le directeur de l'ANTAI a rappelé que « *les grandes maisons qui étaient sur le point de déposer une offre avaient pris du retard. [...] Je crois comprendre que ceux qui ont travaillé le sujet cette année, sauf évènement autre, seront au rendez-vous dans quatre ans. Ils nous l'ont fait connaître* »<sup>1</sup>.

En pratique, cette situation ne s'est pas révélée préjudiciable puisque le marché a été attribué pour un montant sensiblement inférieur à ce qui avait prévu. L'apparition d'une éventuelle concurrence a conduit le titulaire du marché à tenir ses coûts. Le directeur de l'Agence explique ainsi que « *nous nous attendions à une augmentation des prix peut-être de l'ordre de 10 % alors que nous sommes, au résultat, avec une baisse de 0,4 %* »<sup>2</sup>.

En ce qui concerne la transition entre deux co-contractants, le directeur de l'Agence a expliqué que le « *transfert de connaissances ne peut se faire qu'en s'appuyant sur un dispositif de réversibilité qui a été négocié avec la société Atos – par un avenant [...] – et qui permet de mettre une couche de transfert à la fois de réversibilité des données vers l'administration mais aussi de transférabilité des connaissances vers un autre prestataire. Pendant trois mois, entre le moment de la notification et le moment du transfert de responsabilité d'une entreprise à l'autre, il y a une production qui est assurée par Atos, une transférabilité assurée par l'ancien partenaire et le nouveau partenaire sous la direction de l'ANTAI. Et c'est au bout de trois mois que nous transférons l'ensemble des activités* »<sup>3</sup>.

La question de la dépendance à un prestataire peut également être soulignée s'agissant du marché d'AMOA. En effet, même si le titulaire du marché n'a pas été renouvelé, il importe de souligner que ses deux principaux sous-traitants, spécialisés dans des domaines techniques pointus n'avaient pas renouvelé leur contrat et s'étaient associés avec Bearing Point, qui a finalement emporté l'offre.

**En tout état de cause, ces problèmes sont correctement identifiés et gérés par l'ANTAI et les différents marchés, et en tout premier lieu le CNT 3, offrent une souplesse bienvenue dans un environnement technologique en perpétuelle évolution.**

Il faut enfin noter que la société Atos acquiert une expérience en matière de traitement automatisé des infractions qui lui permet de répondre aux appels d'offres d'Etats étrangers souhaitant mettre en œuvre un dispositif similaire à celui de la France. Il s'agit d'un avantage comparatif évident.

Le directeur de l'ANTAI expliquait ainsi que « *le Luxembourg a décidé de copier le système français et, forts de cela, nous avons été approchés par les*

---

<sup>1</sup> Séance du conseil d'administration du 18 octobre 2011.

<sup>2</sup> *Idem.*

<sup>3</sup> Séance du conseil d'administration du 7 juin 2011.

*Luxembourgeois pour répondre à leur souci de mettre en œuvre un dispositif de cet ordre.*

*« Pour autant l'ANTAI ne pouvait pas répondre directement aux autorités luxembourgeoises. C'est donc de manière indirecte que la France répond à cet appel à candidature par l'intermédiaire de notre prestataire Atos.*

*« Nous serons sans doute intéressés parce qu'ils vont utiliser une part de notre logiciel mais ce n'est pas encore complètement certain. Dans ce cas, je leur ai annoncé qu'ils devraient rémunérer une licence d'exploitation »<sup>1</sup>.*

L'ANTAI peut donc retirer un léger bénéfice de l'avantage dont dispose Atos sur ses concurrents.

### III. VERS UNE UNIFICATION DU CONTRÔLE AUTOMATISÉ SOUS LA RESPONSABILITÉ DE L'ANTAI

Depuis 2009, le pilotage du contrôle automatisé est partagé entre deux administrations : l'ANTAI gère la chaîne pénale tandis que la Délégation à la sécurité et la circulation routières (DSCR) est responsable de l'installation et de la maintenance des radars. En pratique, au sein de cette dernière, c'est le « Département du contrôle automatisé » (DCA) qui est chargé de cette tâche.

**Cette dichotomie était en réalité la réplique d'une division ministérielle puisque la DSCR relevait du ministère de l'Écologie tandis que la tutelle de l'ANTAI était assurée par le ministère de l'Intérieur.** Or, depuis 2012, le rattachement ministériel de la politique de sécurité routière a été unifié sous la houlette du ministère de l'Intérieur.

**L'ANTAI fait valoir que le radar constitue le premier maillon de la chaîne pénale : elle reste entièrement dépendante de son bon fonctionnement.** C'est pourquoi les équipementiers – les sociétés privées qui installent les radars – ont des représentants au CNT. Ainsi que le rappelle le directeur de l'Agence, *« c'est depuis le CNT qu'ils peuvent voir les incidents, le déploiement, les mises en service ou en production ».* **La maintenance, comme le déploiement, sont pilotées par l'équipementier depuis le CNT :** *« une cinquantaine de personnels sont dans ce dispositif »<sup>2</sup>.*

En réponse au questionnaire de votre rapporteur, l'ANTAI écrit : *« si les messages d'infraction, émis par des équipements dont le niveau de maintenance est déterminé par la DSCR, sont de mauvaise qualité, par exemple pour des raisons de baisse des coûts souhaitée par la DSCR, cela influencera directement [...] le travail et les résultats de l'ANTAI, en charge du traitement automatisé (davantage*

---

<sup>1</sup> Séance du conseil d'administration du 28 mars 2012.

<sup>2</sup> Séance du conseil d'administration du 7 juin 2011.

*de temps de lecture non automatisée de plaques, plus de traitements de contestations, etc.).*

*« En outre, les alertes sur la variation ou les problèmes de production sont détectées à l'ANTAI (CNT de Rennes), ce qui constitue le socle de la maintenance ; l'outil informatique de pilotage de la pose et de la maintenance des équipements "CA Pilote", logiciel très directement lié au traitement automatisé, est un outil de l'ANTAI, tandis que les utilisateurs sont à la DSCR/DCA.*

*« En d'autres termes, les "avertisseurs" en matière de maintenance et de vandalisme sont tous localisés dans les bâtiments du CNT de Rennes : le vidéo-codage, le CACIR, les équipementiers ».*

**En conséquence, l'ANTAI plaide pour que le Département du contrôle automatisé lui soit rattaché, étant entendu que la responsabilité de l'implantation des radars doit toujours relever de la DSCR. Elle entend ainsi conserver la maîtrise de l'ensemble de la chaîne pénale.**

Votre rapporteur estime qu'il s'agit d'une position de bon sens, qui n'avait d'ailleurs pas été exclue lors de la création de l'ANTAI. Le décret fixant ses compétences dispose en effet qu'elle « *accomplit sa mission dans le respect des orientations générales fixées par l'Etat, qui peut lui confier le déploiement et la maintenance des appareils de contrôle automatique et des outils de verbalisation* ».

**Pour autant, un tel transfert - initialement refusé pour des raisons de périmètre ministériel - ne doit être réalisé que s'il apporte de véritables gains de productivité et d'efficacité, notamment par le biais d'une mutualisation de moyens, gains qui doivent encore être chiffrés.**

## DEUXIÈME PARTIE UNE DÉPENSE MAÎTRISÉE BIEN QUE DYNAMIQUE

### I. UNE AGENCE FINANCÉE PAR LE PRODUIT DES AMENDES

L'ANTAI est principalement financée à partir du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers », plus couramment dénommé « CAS Radars » ou « CAS Amendes ».

Aux termes de l'article 21 de la LOLF, un CAS retrace « *des opérations budgétaires financées au moyen de recettes particulières qui sont, par nature, en relation directe avec les dépenses concernées* ». En l'espèce, les recettes du CAS - c'est-à-dire les amendes de la circulation et du stationnement routiers - financent l'ensemble des coûts induits par les radars et le PVé.

L'utilisation de cet instrument budgétaire permet de **couvrir les dépenses engagées de l'ANTAI par le produit des amendes**. À ce titre, elle perçoit des subventions pour charges de service public à partir du programme 751 « Radars » et du programme 753 « PVé », pour des montants respectifs en 2013 de 94,2 millions d'euros et 32,8 millions d'euros, soit un **total de 127 millions d'euros**. Pour 2014, la dotation budgétaire est établie à **environ 125 millions d'euros**, à raison de 94,3 millions d'euros pour le programme 751 et 31,6 millions d'euros pour le programme 753.

En pratique, la « **relation directe** » entre les recettes et les dépenses prévue par la LOLF a été entendue de manière large. Le directeur de l'ANTAI explique notamment que « *le principe était de dire : "le produit des radars paie les radars"*. À partir de là, on s'est dit que **le produit des radars paie aussi les effets des radars** », c'est-à-dire la chaîne de traitement des infractions qui lui sont liées.

C'est ainsi que l'ANTAI prend à sa charge le développement, la maintenance, voire l'hébergement de plusieurs applications informatiques qui interagissent avec la chaîne pénale gérée par l'Agence mais dont la vocation va au-delà du contrôle automatisé. C'est le cas par exemple de l'application des Officiers du ministère public (« WinOMP »), de l'application des tribunaux de police (« Minos ») ou encore de l'application de suivi du recouvrement des amendes (« AMD »), qui sont respectivement placées sous la responsabilité des ministères de l'Intérieur, de la Justice et du Budget.

L'ANTAI bénéficie également de **quelques ressources propres**. Elles étaient d'environ 1,2 million d'euros en 2012 et sont évaluées à 930 000 euros en 2013. Elles résultent de prestations de services auprès de la SNCF, de location de locaux à Rennes au CNAPS ou encore de la mise à disposition de ses outils pour des sociétés privées souhaitant proposer des solutions

informatiques aux collectivités territoriales dans le cadre du PVé (facturation par l'ANTAI des « tests de recettes »).

Enfin, l'Agence peut utiliser son **fonds de roulement**, qui devrait s'élever à la fin de l'année 2013 à 16,7 millions d'euros.

D'un point de vue budgétaire, cette situation apparaît **confortable** puisque, comme le soulignait le directeur de l'Agence, « *plus nous sommes performants, plus nous adressons des avis de contravention, plus nous coûtons mais plus nous rapportons* »<sup>1</sup>. Le contrat d'objectifs et de performance note également que « *le développement de l'activité de l'ANTAI avec l'augmentation importante des volumes et la poursuite des projets de modernisation implique des moyens budgétaires en lien direct avec son activité tout au moins sur une période qui devrait s'étendre dans le prochain triennal budgétaire. Il faut souligner cependant que cette activité est porteuse de ressources supplémentaires au sein du CAS à court et à moyen terme* ».

De fait, le produit des amendes de la circulation et du stationnement – de l'ordre d'1,7 milliard d'euros en 2013 – dépasse largement les dépenses nécessaires au bon fonctionnement de l'ensemble du système, soit environ 270 millions d'euros<sup>2</sup>. Ce « confort » doit donc amener à une vigilance accrue en matière de gestion des deniers publics afin de minimiser le ratio dépenses de l'Agence / produit des amendes.

## II. UN BUDGET EN NETTE AUGMENTATION DEPUIS 2011

Le budget 2013 de l'Agence est établi à **126,8 millions d'euros**<sup>3</sup>, soit **une progression d'environ 17 % par rapport au budget exécuté en 2012**. Cette augmentation fait suite à une hausse du budget d'un peu moins de 3 % entre 2011 et 2012<sup>4</sup>. Au total, **depuis la création de l'ANTAI en 2011, son budget a cru de 23,8 millions d'euros**.

Le rapport d'activité 2012 de l'Agence indique que « *le budget primitif a été voté en équilibre à 127 millions d'euros lors du conseil d'administration du 16 novembre 2012. Cette progression significative par rapport au budget 2012 voté à 108 millions d'euros s'explique majoritairement par le doublement des ACO [avis de contravention] du PVé et par la poursuite du contrôle automatisé qui est en progression plus faible compte tenu de son antériorité* ».

---

<sup>1</sup> Séance du conseil d'administration du 13 décembre 2011.

<sup>2</sup> Le budget de l'ANTAI représente 46 % de cette somme, le solde étant destiné à l'entretien et la maintenance des radars et à la gestion du Fichier national du permis de conduire (gestion des « points »), activités qui ne relèvent pas de l'Agence.

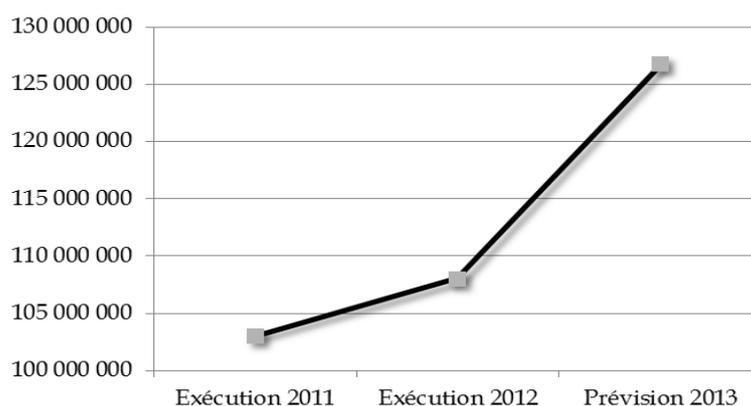
<sup>3</sup> Tel que modifié par la DM 1 (première décision modificative), adoptée par le conseil d'administration du 28 mars 2013.

<sup>4</sup> En 2011, les dépenses de personnels n'étaient pas prises en charge par l'ANTAI. L'évolution est calculée à périmètre identique.

Ainsi, d'après les données transmises par l'ANTAI - et reproduites en annexe -, sur l'ensemble de l'année 2012, le nombre de courriers envoyés par l'ANTAI au titre du PVé était de 11,2 millions. Un chiffre équivalent était déjà atteint au 1<sup>er</sup> septembre 2013, soit, par extrapolation, **une progression de plus de 90 % sur les deux années.**

### Évolution du budget de l'ANTAI depuis 2011

(en euros)



Source : ANTAI

**Pour 2014, le budget de l'Agence ne devrait augmenter que légèrement, puisque les subventions pour charges de service public sont établies, par le projet de loi de finances, à 125,9 millions d'euros. Les documents budgétaires indiquent que les dépenses liées à la volumétrie des infractions traitées continuent de progresser. En revanche, les dépenses d'investissement couvertes par le budget de l'Etat sont en diminution de près de 4 millions d'euros. Elles devraient être en partie couvertes par des crédits non utilisés en 2013 et reportés sur l'exercice 2014.**

En effet, à la fin de cette année, le fonds de roulement de l'Agence devrait atteindre 16,7 millions d'euros. Or, en accord avec la tutelle budgétaire de l'ANTAI, le niveau optimal du fonds de roulement a été établi à 14,5 millions d'euros : il correspond au fonctionnement nécessaire à environ 40-45 jours de dépenses de fonctionnement. Les subventions étant liées aux produits des amendes, elles ne sont versées à l'ANTAI qu'une fois qu'elles ont été constatées par le contrôleur budgétaire (c'est-à-dire effectivement recouvrées). En pratique, l'Agence reçoit les subventions à compter du 15 mars, alors que les factures sont adressées dès le mois de janvier. Le fonds de roulement doit donc permettre de faire face à ce décalage de trésorerie.

En 2013, les estimations du volume des contraventions ne se sont pas totalement réalisées. C'est ainsi que 2,2 millions d'euros seront apportés au fonds de roulement afin de réaliser des projets d'investissement en 2014.

Au total, le **budget 2014 de l'ANTAI devrait s'élever autour de 129 millions d'euros**, soit environ 4,5 millions d'euros de plus que le budget exécuté en 2013 (+ 3,6 % d'augmentation).

### III. UNE DÉPENSE RIGIDE

L'ANTAI est « *gouverné[e] par des marchés publics et [...] par des quantités* »<sup>1</sup>.

#### A. LE POIDS CONSIDÉRABLE DES MARCHÉS PUBLICS

Ainsi que le rappelait le directeur de l'ANTAI, lors de la séance du conseil d'administration du 13 décembre 2011 : « *notre budget s'organise dans des conditions extrêmement contraintes, puisque nous ne faisons que gérer des marchés publics. [...] Bien entendu, cette contrainte pèse fortement, puisqu'elle représente 95 % de notre budget. Sur les 116 millions d'euros, nous avons certainement environ 110 millions d'euros de "services votés"*<sup>2</sup> ».

Le marché dit « CNT 3 » représente, à lui seul, la majorité de la dépense. La société Atos a remporté le marché pour un montant de 247,4 millions d'euros pour quatre années, soit 61,8 millions d'euros par an. Toutefois, cette somme ne comprend ni l'affranchissement, ni les développements informatiques pouvant être demandés par l'ANTAI.

C'est ainsi que, pour l'exercice 2012, Atos a facturé 70,5 millions d'euros à l'Agence, auquel se sont ajoutés 20,7 millions d'euros d'affranchissement, soit un total de 91,3 millions d'euros. **Le marché « CNT 3 » a représenté 84 % du budget total de l'ANTAI.**

Il convient en outre de souligner que le marché CNT 3 couvre également les dépenses d'investissement de l'ANTAI. Il s'agit par exemple de la dotation des forces de l'ordre en équipements informatiques permettant de mettre en œuvre la verbalisation électronique.

En outre, pour 2013, le marché dit d'AMOA devrait coûter environ 1,5 million d'euros par an, celui du centre d'appels, 3,7 millions d'euros, et celui lié à la refonte de l'application AMD, 0,6 million d'euros, celui relatif au centre d'encaissement des amendes, 0,3 million d'euros ; soit un total de **6,1 millions d'euros**.

---

<sup>1</sup> *Propos du directeur de l'agence devant le conseil d'administration, 13 décembre 2011.*

<sup>2</sup> *Il s'agit des chiffres du budget primitif pour 2012.*

## B. UNE PRODUCTION EN AUGMENTATION CONSTANTE

L'activité de l'ANTAI doit également s'adapter au nombre croissant d'infractions constatées par les systèmes automatisés, qu'il s'agisse des radars ou du PVé. L'Agence doit ainsi procéder à l'envoi des avis de contravention (« ACO ») mais aussi traiter les contestations, c'est-à-dire gérer les courriers reçus (activité dite « traitement retour courrier »).

Il faut également préciser que le traitement d'une contestation provoque souvent l'envoi d'un nouveau courrier – par exemple l'envoi d'un nouvel ACO en cas de désignation d'un autre conducteur. En 2012, les désignations d'un autre conducteur ont représenté plus de 20 % de la masse des ACO initialement envoyés.

Au surplus, le directeur de l'ANTAI expliquait<sup>1</sup>, s'agissant de l'année 2011 : « *il y aura d'une part, environ 25 millions de contravention du PVé et d'autre part, 10 millions de contrôle automatisé.*

*« Mais [...] l'une ne vaut pas l'autre. L'amende traitée du PVé, c'est un traitement informatique et un traitement retour courrier. C'est beaucoup d'informatique, du scan, du vidéo-codage de retour courrier mais c'est tout.*

*« Par contre l'amende contrôle automatisé prend une place au CNT – la lecture de la plaque, la constatation de ces plaques, la lecture du retour courrier – qui est plus importante que pour le PVé. D'autre part, l'hébergement de la contestation représente une trentaine d'agents pour l'examen de sa recevabilité ».*

Il existe donc également une **différence qualitative, en termes de coûts, entre les infractions « radars » et les infractions « PVé »**<sup>2</sup>.

Le graphique ci-dessous retrace l'ensemble des courriers envoyés et reçus par l'ANTAI depuis 2011, ainsi que les prévisions retenues par l'ANTAI dans le cadre de son contrat d'objectifs et de performance.

En première analyse, les prévisions effectuées dans le cadre du contrat d'objectifs et de performance 2012-2016 apparaissent supérieures à la réalité constatée. Néanmoins, les données 2013 résultent d'une extrapolation à partir de la tendance du premier semestre. Or, la période estivale est propice à un plus grand nombre de verbalisations. En outre, **la généralisation du PVé n'a pas encore fait sentir tous ses effets**. D'après les dernières données transmises à votre rapporteur spécial, l'ANTAI devrait adresser 2 millions d'avis de contravention de moins que prévu.

Il est néanmoins probable que les chiffres définitifs pour 2013 soient supérieurs à ceux indiqués dans le tableau ci-dessous. En tout état de cause, **la tendance très nettement haussière demeure indiscutable**.

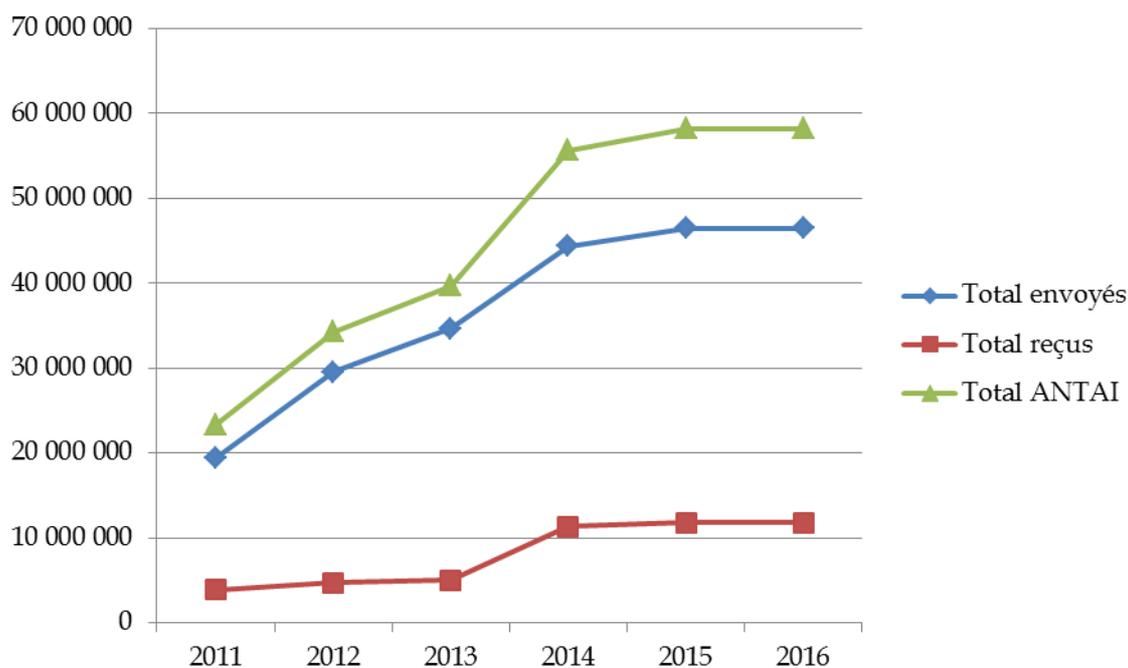
---

<sup>1</sup> Séance du conseil d'administration du 7 juin 2011.

<sup>2</sup> Ni le CACIR, ni l'OMP ne sont concernés par le PVé.

Le palier atteint à partir de 2015 correspond à un taux de couverture du PVé de 95 % (à la fois pour l'Etat et les collectivités territoriales). Le dispositif du traitement automatisé aura alors atteint son rythme de croisière que ce soit pour les radars ou pour le PVé.

**Nombre de courriers envoyés et reçus par l'ANTAI**



	2011	2012	2013	2014 (prévision)	2015 (prévision)	2016 (prévision)
Total envoyés	19 390 800	29 536 400	34 648 400	44 370 000	46 460 000	46 460 000
Total reçus	3 870 500	4 717 400	5 025 200	11 300 000	11 780 000	11 780 000
Total ANTAI	23 261 300	34 253 800	39 673 600	55 670 000	58 240 000	58 240 000

N.B : Les chiffres de l'année 2013 sont calculés par extrapolation des données relatives au premier semestre.

Source : ANTAI

#### IV. UNE DÉPENSE MALGRÉ TOUT MAÎTRISÉE

Du côté des charges, en 2013, le budget de l'ANTAI se divise en 2,5 millions d'euros de charges de personnel, 106,4 millions d'euros de charges de fonctionnement et 18 millions d'euros d'investissement, ces deux derniers postes étant largement utilisés pour rémunérer les prestataires de marchés publics.

### A. UNE MASSE SALARIALE IMPORTANTE MAIS JUSTIFIÉE

La masse salariale de l'Agence s'élève, dans le budget 2013, à 2,5 millions d'euros pour 26 agents, soit **une dépense moyenne de 95 000 euros par agent (charges comprises), ce qui est élevé**. Le tableau ci-dessous retrace le détail de la masse salariale pour l'exercice 2012.

#### Répartition de la masse salariale ANTAI par catégorie sur l'exercice 2012

(en euros)

Exécuté 2012			
Catégorie	Masse salariale	Effectif moyen sur 12 mois	Coût moyen
A+	427 807	2,42	177 024
A	1 327 488	15,29	86 811
B	41 367	1,00	41 367
C	133 699	2,79	47 892
TOTAL	1 930 362	21,50	89 784

Source : ANTAI

Interrogé par le conseil d'administration<sup>1</sup>, le directeur de l'ANTAI rappelait que « *la répartition entre cadre dirigeants, cadres intermédiaires et exécution devrait se calculer sur tout l'ensemble, c'est comme cela que les choses sont équilibrées. On voit bien que [...] nous avons une pyramide des responsabilités tout à fait atypique par rapport à une administration normale. Par ailleurs, la moyenne d'âge est de 49 ans. Je pense que dans la fonction publique, ce doit être à 40 ou 41 ans, si l'on fait une carrière complète. C'est donc vrai que l'expérience des gens est sollicitée pour pouvoir diriger un dispositif lui aussi un peu atypique* ».

Il a également souligné, auprès de votre rapporteur spécial, que l'ANTAI recrutait beaucoup de **spécialistes** et des **cadres de catégories A ou A +**. De fait, elle ne comprend qu'un agent de catégorie B et trois agents de catégorie C. L'organigramme fonctionnel de l'Agence (cf. annexes) permet de constater que la partie « Production et projets » s'appuie sur des profils spécifiques (deux informaticiens, trois ingénieurs, des membres des forces de l'ordre, policiers ou gendarmes<sup>2</sup>). Le directeur de l'ANTAI a également rappelé que, s'agissant des spécialistes, les cinq ingénieurs et informaticiens, en lien avec le prestataire du marché AMOA, doivent superviser et contrôler le travail de près de 160 ingénieurs et informaticiens des prestataires Atos et Docapost, dont 70 présents sur le site de Rennes.

<sup>1</sup> Séance du 13 décembre 2011.

<sup>2</sup> S'agissant en particulier des gendarmes, les règles de calcul des pensions militaires contribuent à augmenter le coût d'emploi de ces personnels.

Interrogée par votre rapporteur spécial, la tutelle budgétaire fait valoir qu'elle a procédé à un examen attentif de la dépense de personnel et qu'elle a validé les charges exposées à ce titre.

## **B. UN CONTRÔLE DE GESTION EFFICACE**

Le contrat d'objectifs et de performance 2012-2016 rappelle que l'ANTAI, à l'instar des autres opérateurs de l'Etat, est soumise « à une obligation de réduction de ses dépenses de fonctionnement courant de 10 % sur trois ans ». Cet objectif ne porte ni sur la dépense des marchés publics, ni sur la dépense de personnels, ce qui obère un peu de sa pertinence s'agissant de l'ANTAI, compte tenu de la structure de son budget.

En tout état de cause, l'Agence s'est dotée d'un responsable du contrôle de gestion. Le rapport d'activité 2012 rappelle que le « *contrôle de gestion s'est d'abord traduit [...] par la mise en place d'outils de pilotage, de suivi de la performance et d'analyse pour l'amélioration des processus. En 2012, il a été particulièrement développé au sein de l'ANTAI. Cette évolution a été possible par le recrutement d'un cadre affecté à cette mission. Cet agent a vocation à travailler en étroite collaboration avec le responsable du budget, pour une meilleure maîtrise des recettes et dépenses de l'Agence, mais aussi avec la cellule Audit, qualité et performance, pour apporter une vision plus "financière" »<sup>1</sup>.*

De manière très concrète, l'Agence a pu réaliser des économies sur plusieurs postes.

Par exemple, dans les précédents marchés « CNT », l'immeuble du CNT était loué par Atos, location ensuite refacturée à l'Agence. Dans le cadre du marché « CNT 3 », l'ANTAI a repris les baux à son nom. Ainsi, elle acquitte un loyer d'environ 2,15 millions d'euros (charges comprises), contre 2,38 millions d'euros auparavant. **Elle a ainsi économisé près de 230 000 euros<sup>2</sup>**. En outre, cette opération s'est accompagnée d'un nouveau calcul de la taxe foncière permettant au propriétaire des locaux - et donc à l'ANTAI - de bénéficier d'un dégrèvement de 44 000 euros.

Au total, l'ANTAI acquitte environ 153 euros par m<sup>2</sup> à Rennes et 353 euros par m<sup>2</sup> à Paris, soit des coûts en rapport, voire légèrement inférieurs, aux prix du marché et des estimations de France Domaine.

---

<sup>1</sup> Les objectifs assignés au contrôle de gestion sont les suivants : renforcer le pilotage et l'aide à la décision ; renforcer le suivi budgétaire et le contrôle des coûts ; structurer l'information pour le pilotage ; optimiser l'utilisation des ressources (internes ou externes).

<sup>2</sup> La reprise des baux permet de surcroît d'envisager plus sereinement un éventuel changement de prestataire.

### Les implantations immobilières de l'ANTAI

Votre rapporteur spécial s'est interrogé sur la pertinence de disposer de deux implantations, l'une à Rennes, l'autre à Paris. L'ANTAI argue qu'elle est une structure « *de conception, de direction et de coordination* » à vocation fortement interministérielle, nécessitant la présence de 20 de ses agents (sur 26) à Paris. En outre, elle souligne que « *les implantations de l'ANTAI ont été validées, dans le cadre de la politique immobilière de l'Etat, avec l'approbation de France Domaine du schéma pluriannuel de stratégie immobilière (SPSI) présenté lors des deux derniers conseils d'administration (16 novembre 2012 et 28 mars 2013)* ».

Par ailleurs, le contrôleur de gestion, en lien avec le prestataire du marché AMOA, s'est livré à un examen attentif des factures adressées par Atos, sachant qu'une nouvelle base de données permet une analyse de l'exécution du marché « CNT 3 » dans son ensemble (par bon de commande, par prestation, par poste comptable, par ligne budgétaire, etc.). L'ANTAI estime que cette base « *facilite la préparation des bons de commande, des supports du comité de suivi budgétaire et des prévisions budgétaires, ainsi que la vérification des factures* ». L'Agence fait valoir que cette opération lui a permis de réaliser une **économie annuelle de 260 000 euros**.

Enfin, l'ANTAI reste vigilante aux tarifications d'affranchissement. En 2012, elle a envoyé près de 29,5 millions de courriers. Ces volumes lui ont permis d'obtenir plusieurs remises postales en 2011 et 2012<sup>1</sup>.

En outre, ainsi que l'indique le rapport d'activité 2012, elle « *a revu l'ensemble des tarifs d'affranchissement de ces courriers (avis de contravention, lettres types, justificatifs de paiement,...)* ». À compter de l'année 2013, « *les avis de contravention seront désormais envoyés au tarif "écopli grand compte" au lieu du tarif "lettre prioritaire grand compte". Ce nouveau mode d'affranchissement allonge légèrement le délai d'acheminement (1 à 2 jours) mais permet une économie par pli de 0,053 euro, compensant l'augmentation des tarifs de la Poste* ».

En outre, depuis le deuxième trimestre 2012, l'Agence a mis en place un dispositif de contrôle interne comptable et financier. Après un recensement des principaux risques comptables et financiers liés à l'activité de l'établissement (cartographie des risques), l'ANTAI a établi un plan d'action annuel et pluriannuel lui permettant de les maîtriser.

Au total, votre rapporteur spécial note avec satisfaction que **l'Agence, par le biais de différents outils (AMOA, contrôle de gestion), gère avec rigueur ses dépenses** et ce, malgré leur caractère éminemment rigide.

<sup>1</sup> Respectivement de 300 000 euros en 2011 et 424 000 euros en 2012, compte tenu de la volumétrie des courriers envoyés.

## TROISIÈME PARTIE UNE DÉMARCHE DE PERFORMANCE AU SERVICE DU PILOTAGE DE L'ACTIVITÉ DE L'ANTAI

### I. UNE DÉMARCHE FORMALISÉE PAR UN CONTRAT

À l'instar des autres opérateurs de l'Etat, l'ANTAI a signé, le 28 mars 2012, un contrat d'objectifs et de performance (COP) avec sa tutelle – le ministère de l'Intérieur – pour la période 2012-2016. Le contrat s'articule autour de neuf objectifs énumérés dans le tableau ci-dessous. À l'appui de ces objectifs, le contrat définit également onze indicateurs de performance, dont le suivi est assuré à intervalles réguliers par l'ANTAI.

#### Les objectifs du contrat d'objectifs et de performance de l'ANTAI (2012-2016)

*Première partie : Une activité à enjeux forts et objectifs précis*

Objectif n° 1 : Assurer le bon fonctionnement de la chaîne de traitement automatisé des infractions

Objectif n° 2 : Garantir une chaîne sécurisée au plan juridique

Objectif n° 3 : Réaliser la généralisation de la verbalisation électronique

Objectif n° 4 : Garantir la sécurité informatique de la chaîne pénale au service de grandes quantités

Objectif n° 5 : Informer le citoyen sur ses droits et obligations

Objectif n° 6 : Développer l'activité au service de nouveaux « clients »

*Seconde partie : Un fonctionnement rigoureux de l'Agence*

Objectif n° 7 : Optimiser les moyens par un pilotage de la performance des processus sur les marchés publics

Objectif n° 8 : Ajuster les moyens au service de missions précises

Objectif n° 9 : Une information régulière du conseil d'administration et de la tutelle

Le suivi de la performance s'inscrit en réalité dans une **approche plus globale d'une « démarche qualité »**. Ainsi que le souligne le COP, du fait d'un recours accru aux marchés publics, il s'agit pour l'ANTAI de « construire un système de pilotage des prestataires de services efficace, centré sur des leviers indicateurs de performance ». À ce titre, la cellule « Qualité,

performance et audit », rattachée au directeur, est un maillon essentiel du pilotage de l'Agence.

La « démarche qualité » vise en particulier à objectiver la relation avec les prestataires, dont l'ANTAI reconnaît qu'ils peuvent disposer « *d'un avantage en termes de maîtrise technique* ». Pour ce faire, elle a procédé à une cartographie de ses processus.

Elle a ainsi identifié huit processus « métiers »<sup>1</sup>. Ce travail effectué, l'Agence a pu décliner chacun d'entre eux en flux (tâches devant être successivement opérées pour mener à bien le processus) et leur associer des indicateurs de suivi<sup>2</sup>.

La performance est donc réellement mise au service du pilotage de l'activité de l'ANTAI. Le rapport d'activité 2012 précise toutefois que « *même si les processus majeurs ne sont pas encore complètement décrits, la démarche qualité a cependant pu démarrer par le prisme des indicateurs du COP* ». En effet, chacun de ces indicateurs est « *positionné sur un processus* ».

L'Agence a nommé un « pilote d'indicateur » qui est chargé de suivre et d'optimiser l'indicateur dont il a la responsabilité. Les « pilotes » organisent à cette fin un groupe de travail « *autour de problématiques permettant d'agir sur l'indicateur* ». Le rapport indique que six groupes sont actuellement formés et qu'ils ont tenu, en moyenne, une réunion par mois en 2012. En outre, « *tous les trois mois, au cours du comité Performance qualité, chaque pilote présente le résultat chiffré de ses actions d'optimisation* ».

Cette démarche qualité apparaît tout à fait nécessaire compte tenu de la lourde responsabilité portée par l'Agence, sachant que toute erreur technique ou juridique est susceptible d'être exploitée par les contrevenants.

## II. DES RÉSULTATS CONTRASTÉS

Afin d'assurer le suivi des différents indicateurs, l'ANTAI dispose d'un tableau de bord informatisé dénommé VIGIE. Cet outil restitue au jour le jour deux séries d'indicateurs : les indicateurs dits stratégiques, c'est-à-dire ceux explicités par le COP, et les indicateurs dits de production.

---

<sup>1</sup> Traiter une infraction « contrôle automatisé » ; Traiter une infraction PVé ; Enregistrer le règlement et le retrait de points ; Traiter le courrier ; Traiter les appels ; Majorer l'infraction « contrôle automatisé » ; Majorer l'infraction PVé ; Traiter les plis non distribués.

<sup>2</sup> Le rapport d'activité 2012 indique que « chaque processus se décline en sous processus et activités sur lesquels sont associés des risques et des contrôles couvrant ces risques ».

**Suivi des indicateurs du COP depuis 2011**

		Indicateurs	2011	2012 (réalisé)	2012 (valeur cible)	2013 (valeur cible)
<b>Assurer le bon fonctionnement de la chaîne de traitement automatisé</b>	1a	Ratio ACO/MIF National (LOLF) Vitesse	68 %	72,5 %	69 %	69 %
	1b	Ratio ACO/MIF National Feux rouges	-	72,2 %	60 %	60 %
	1c	Ratio ACO/MIF National Etat PVé	95 %	96,6 %	95 %	95 %
	2	Temps d'édition et d'envoi des ACO validés par le CACIR	-	2,8 j	5 j	5 j
	3	Temps moyen de traitement d'un courrier entrant à destination de l'OMP	-	3,5 j	7 j	7 j
	4	Temps moyen d'édition et d'envoi des courriers émanant de l'OMP	-	2,5 j	7 j	7 j
	5	Pourcentage d'appels traités par le centre d'appels	95 %	95,9 %	95 %	95 %
	6	Temps moyen d'attente pour un appel reçu	45 s	40 s	< 45 s	< 45 s
<b>Déploiement PVé</b>	7	Taux de couverture PVé (Etat)	-	60 %	45 %	75 %
	8	Part des communes de + de 100 000 habitants	-	34 %	20 %	50 %
	9	Taux de couverture PVé (collectivités territoriales)	-	34 %	30 %	60 %

N.B : - les indicateurs 1a, 1b et 1c permettent de calculer le ratio entre les avis de contravention (ACO) adressés par l'ANTAI aux contrevenants par rapport aux messages d'infraction (MIF) que les équipements électroniques (radars, PVé) lui ont transmis ;

- l'indicateur 1a ne concerne que les immatriculations françaises ;

- les indicateurs 7 et 9 sont calculés par le rapport entre le nombre d'infractions verbalisés par le biais du PVé sur le nombre total d'infractions verbalisées ;

- les jours sont des jours calendaires ;

- les indicateurs en grisés font l'objet d'un suivi commun.

Source : ANTAI

Il faut d'abord **constater que l'ANTAI atteint et dépasse - parfois significativement - les valeurs cibles prévisionnelles**. Par exemple, le temps moyen d'attente pour un appel reçu - 40 secondes - est tout à fait remarquable, d'autant que près de 96 % des appels reçoivent une réponse<sup>1</sup>.

Le ratio 1a est plus préoccupant. En effet, s'agissant **uniquement des voitures françaises**, le nombre d'avis de contravention (ACO) adressés par rapport au nombre de messages d'infractions reçus par l'ANTAI n'est que de

<sup>1</sup> La rémunération du prestataire du marché « centre d'appels » dépend en partie de la réalisation de ces objectifs de performance.

**72,5 %. Autrement dit, près de 30 % des contrevenants ne sont pas verbalisés en cas d'excès de vitesse.**

L'Agence explique ce pourcentage par des « *raisons techniques, principalement la difficulté à identifier l'immatriculation des véhicules (absence de plaques à l'avant – motos –, plaques sales, manque de luminosité, etc.) et pour des raisons juridiques (présence de plusieurs véhicules sur la même photo, etc.)* ».

Les mêmes remarques sont valables pour le ratio *1b* relatif aux radars feux rouges. En pratique, il y a souvent plusieurs véhicules sur la photo sans qu'il soit possible de distinguer lequel est en infraction.

**Si l'on compte les plaques étrangères, ce sont près de 42 % des messages d'infraction envoyés par les radars qui ne donnent pas lieu à l'envoi d'un avis de contravention.** Cette situation, particulièrement insatisfaisante à tout point de vue, devrait évoluer favorablement dans les mois qui viennent (*cf. infra*).

Il faut également souligner que l'ANTAI ne saurait être tenue seule responsable de cet état de fait, puisque l'installation et la maintenance des radars relèvent de la DSCR.

En revanche, les indicateurs relatifs au PVé sont tout à fait satisfaisants, qu'il s'agisse de son déploiement sur le territoire national ou, mieux encore, du ratio d'envoi des avis de contravention par rapport aux messages d'infraction reçus (supérieur à 96 %), qui **prouve que le PVé est un outil particulièrement fiable.**

Enfin, **le taux de déploiement du PVé est déjà bien supérieur à la valeur cible fixée pour 2013.** L'ANTAI souligne ainsi que, « *sur le plan national au 1<sup>er</sup> octobre 2013, le PVé couvre, pour les services de l'Etat, 92,5 % de la verbalisation globale. L'objectif fixé à 75 % pour fin 2013 est largement dépassé. La raison essentielle est liée aux natures d'infraction disponibles sur les outils de verbalisations. En effet, toutes les natures d'infractions sont regroupées dans une table appelée NATINF. Or, en 2012, cette dernière contenait 570 items, ce nombre a été porté, début 2013, à 687* ».

### **III. DEUX PRIORITÉS POUR RENFORCER LE RESPECT DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

#### **A. UNE MEILLEURE PRISE EN COMPTE DES ÉTRANGERS...**

Le respect du code de la route par les conducteurs étrangers constitue une préoccupation de la politique de sécurité routière française. Or, **en 2011, près de 25 % des infractions en matière de vitesse étaient commises par des voitures immatriculées à l'étranger** (au premier rang l'Allemagne, suivie de l'Espagne, l'Italie et la Suisse). Il faut également

compter 150 000 messages d'infractions concernant des conducteurs étrangers ayant loué un véhicule en France.

Le traitement de ces infractions soulève plusieurs problèmes. Le premier tient d'abord à pouvoir faire correspondre une plaque d'immatriculation à une adresse postale. Le deuxième est bien sûr celui de la barrière de la langue, puisque les avis de contravention sont envoyés en français. Enfin, en cas de défaut de paiement, les voies de recours ultimes doivent être exercées selon le droit applicable dans le pays du contrevenant.

Ainsi que le relève le contrat d'objectifs et de performance, « *la situation actuelle n'est pas satisfaisante ni au plan financier (perte de millions d'euros pour le CAS amendes), ni au plan moral et encore moins au regard de la sécurité routière (impunité de facto des contrevenants étrangers)* ».

Devant ces difficultés, l'ANTAI a mené une politique dans deux directions. La première a consisté à nouer des partenariats avec plusieurs pays frontaliers. À ce jour, des accords ont été signés avec la Belgique, la Suisse, les Pays-Bas, l'Espagne et le Luxembourg (pour les seules infractions commises en Moselle et en Meurthe-et-Moselle). L'Agence relève que, en 2012, près de 230 000 avis de contravention ont été adressés en Belgique (cf. tableau ci-dessous).

En outre, depuis le 23 septembre 2012, l'ANTAI adresse des avis de contravention aux conducteurs étrangers désignés soit par des conducteurs français, soit par des loueurs. Ainsi, ce sont près de 140 000 ACO qui ont été adressés vers des pays non partenaires.

#### Avis de contravention et taux de paiement des conducteurs étrangers

Pays	2011			2012		
	ACO	Paiements	Taux de paiement	ACO	Paiements	Taux de paiement
Belgique	-	-	-	227 037	155 197	68,4 %
Suisse	158 940	106 846	67,2 %	195 078	130 638	67,0 %
Luxembourg	38 984	23 431	60,1 %	42 545	24 985	58,7 %
<i>Total pays partenaires</i>	197 924	130 277	65,8 %	464 660	310 820	66,9 %
Royaume-Uni	-	-	-	26 375	14 706	55,8 %
États-Unis	-	-	-	31 720	11 892	37,5 %
Italie	5 419	2 795	51,6 %	11 149	6 240	56,0 %
Canada	-	-	-	9 174	4 833	52,7 %
Autres (24 pays)	-	-	-	61 220	25 281	41,3 %
<i>Total pays non partenaires</i>	5 419	2 795	51,6 %	139 638	62 952	45,1 %
<b>Total général</b>	<b>203 343</b>	<b>133 072</b>	<b>65,4 %</b>	<b>604 298</b>	<b>373 772</b>	<b>61,9 %</b>

ACO : avis de contravention

Source : rapport d'activité 2012 de l'ANTAI

La signature d'accords bilatéraux ne devrait plus être nécessaire pour les pays de l'Union européenne à compter du 7 novembre 2013. En effet, à cette date entrera en vigueur la directive du 25 octobre 2011 *facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière*<sup>1</sup>.

**Par le biais du système Eucaris<sup>2</sup>, l'ANTAI pourra accéder aux fichiers d'immatriculation des pays européens et donc aux adresses postales des contrevenants.** Ces échanges d'informations seront entièrement automatisés afin de diminuer les coûts de traitement. Le Royaume-Uni, l'Irlande et le Danemark sont toutefois exclus, à leur demande, de l'application de la directive.

Pour l'ANTAI, l'application de la directive est à la fois une opportunité et un défi majeur. En effet, les avis de contravention devront être traduits afin d'informer le contrevenant de ses droits, des possibilités de recours et des modes de paiement<sup>3</sup>. À cet égard, les formulaires de contestation ont d'ores et déjà été traduits dans cinq langues, à savoir l'anglais, l'allemand, l'italien, le néerlandais et l'espagnol. Par ailleurs, le centre d'appels devra également disposer de personnels pouvant répondre en langue étrangère. Compte tenu du coût de cette évolution, il est envisagé que cette faculté ne soit offerte que pendant les périodes estivales<sup>4</sup>.

Avec l'entrée en vigueur de la directive, l'Agence prévoit de traiter un million d'avis de contravention supplémentaires, ce qui assurera un « retour sur investissement ». Aujourd'hui, le taux de paiement varie selon les pays mais il s'établit à plus de 60 % au total. Il faut donc espérer que ce taux puisse progresser dans les mois qui viennent. En outre, le fait d'adresser des avis de contraventions dans toute l'Union européenne devrait générer un « effet d'apprentissage » et une modération des conducteurs étrangers sur les routes françaises.

Malgré tout, en cas de défaut de paiement spontané, les voies d'exécution demeurent soumises au droit national du contrevenant.

## **B. ... ET DES FLOTTES D'ENTREPRISE**

Les flottes d'entreprise représentent au moins 10 % des verbalisations. La loi n'oblige pas l'entreprise à transmettre les informations sur le conducteur. Il est vrai que certains véhicules de service peuvent être conduits par plusieurs personnes au sein de l'entreprise. Dès lors, les entreprises acquittent l'amende en lieu et place de leurs salariés. En

---

<sup>1</sup> Directive 2011/82/UE du Parlement européen et du Conseil.

<sup>2</sup> European Car and driving license Information System.

<sup>3</sup> En particulier, un service de virement bancaire a été ouvert à partir du site [amendes.gouv.fr](http://amendes.gouv.fr) à destination des conducteurs étrangers.

<sup>4</sup> Les sites [www.amendes.gouv.fr](http://www.amendes.gouv.fr) et [www.antai.gouv.fr](http://www.antai.gouv.fr) offrent déjà une interface multilingue.

revanche, l'ANTAI estime que **10 % à 15 % des points ne sont pas retirés faute de connaître l'identité du conducteur.**

L'Agence a retenu une approche pragmatique visant à connecter les bases de données des entreprises avec ses serveurs, de sorte qu'un avis de contravention puisse être envoyé directement au conducteur concerné et non au représentant légal de l'entreprise (il s'agit d'un système déjà pratiqué avec les loueurs de véhicules). En pratique cependant la démarche n'a, pour l'instant, guère rencontré de succès - il est vrai que l'ANTAI prévoit de lui assurer une visibilité accrue sur son site Internet dans les semaines qui viennent - alors même que les amendes représentent parfois des coûts non négligeables, notamment en termes de traitement administratif, pour certaines grandes entreprises.

**Il faut également relever que ces pratiques de substitution du représentant légal au conducteur auraient cours au sein même de l'administration, ce qui soulève un problème en termes de gestion des deniers publics et, plus encore, de cohérence de l'action de l'Etat en matière de lutte contre l'insécurité routière.**

## QUATRIÈME PARTIE UNE DÉMATÉRIALISATION DE LA CHAÎNE PÉNALE ENCORE INACHEVÉE

À terme, la maîtrise des coûts passe par des gains de productivité dans le traitement de la chaîne pénale. Or ceux-ci ne pourront être obtenus que par une dématérialisation accrue des différents processus gérés par l'ANTAI.

À cet égard, il faut prendre exemple sur les moyens de paiement offerts aux contrevenants puisque 49 % des amendes sont payées de manière dématérialisée<sup>1</sup>.

En la matière, le principal levier d'amélioration concerne le traitement des contestations dont le processus est encore très largement dépendant du papier.

### I. LE TRAITEMENT DES CONTESTATIONS : UN PROCESSUS GOURMAND EN MAIN D'ŒUVRE

Le pôle « Éditique, routage, affranchissement / traitement du retour courrier » (ERA/TRC) comprend, en moyenne en 2012, **198 personnes**, dont 46 intérimaires. Il est géré par la société Docapost, sous-traitant d'Atos.

La partie ERA concerne l'impression et la mise sous pli des courriers sortants du CNT, soit pour l'année 2012, **environ 117 000 courriers envoyés par jour**.

La partie TRC concerne le traitement du courrier entrant et, en très grande majorité, des contestations. **Elle représente, en 2012, environ 19 000 courriers par jour**.

Or **l'organisation du TRC apparaît très « gourmande » en main d'œuvre**. En effet, les courriers sont adressés sous forme de lettre recommandée avec accusé de réception (LRAR). Il convient d'abord de les ouvrir.

Ensuite, il faut les « vidéo-coder », c'est-à-dire scanner l'ensemble du contenu du pli. Cette étape de vidéo-codage permet de dématérialiser la contestation pour son traitement ultérieur.

---

<sup>1</sup> Dont 40 % par biais du site Internet [amendes.gouv.fr](http://amendes.gouv.fr), 5 % par téléphone et 4 % par virement bancaire.

Depuis début 2013, le TRC et le vidéo-codage ont **occupé entre 157 et 227 ETP chaque mois** (la charge du CNT est plus forte durant les périodes estivales)<sup>1</sup>.

Les formulaires de réclamations sont pour beaucoup remplis à la main. Un outil informatique procède à la reconnaissance des caractères. Néanmoins, un retour à un traitement manuel est nécessaire en cas d'échec de la reconnaissance automatique.

**Ce sont ainsi trois tâches qui nécessitent de la main d'œuvre : l'ouverture des plis, le vidéo-codage et la saisie manuelle des données non reconnues par l'outil informatique.**

## II. UNE DÉMATÉRIALISATION A MINIMA ENVISAGÉE PAR L'ANTAI

Le directeur de l'ANTAI a expliqué à votre rapporteur spécial que l'obligation de transmettre la contestation par LRAR se justifiait par la nécessité de créer un « léger » fardeau administratif afin de limiter l'afflux de contestations, sachant que, **en 2012, près d'un tiers des avis de contravention « vitesse » ont fait l'objet d'un courrier en retour**. Les désignations d'un autre conducteur – qui ne sont pas considérées par l'ANTAI comme une contestation à proprement parler – représentent 20 % du total des avis de contravention envoyés.

Ces chiffres semblent effectivement justifier le recours à une LRAR (ainsi que la sécurité juridique qu'elle procure au contrevenant). **À moyen terme, il apparaît toutefois évident que la chaîne pénale devra poursuivre sa dématérialisation et, en particulier, s'agissant des contestations**. À cet égard, il est d'ores et possible de télécharger et de remplir électroniquement le formulaire de contestation depuis le site [www.antai.gouv.fr](http://www.antai.gouv.fr). En revanche, il ne peut pas être envoyé par voie électronique : il doit encore être adressé par voie postale.

Lors de la séance du conseil d'administration du 16 novembre 2012, le directeur de l'ANTAI a estimé que la dématérialisation de la contestation est « *un sujet qui n'est pas complètement mûr* ». Il expliquait ainsi que « *nous avons eu l'aval [de notre tutelle] il y a peu pour étudier les questions du cas n° 1, c'est-à-dire les contestations indiscutables : j'ai vendu ma voiture, on m'a volé ma voiture, on m'a usurpé mes plaques. [...] Sur des faits totalement indiscutables, nous devons pouvoir travailler avec deux approches :*

« - *l'authentification du signataire ;*

« - *l'authentification des pièces à joindre pour conforter la contestation.*

[...]

---

<sup>1</sup> La partie TRC proprement dite emploie, en moyenne, 60 agents.

*« Tous ceux qui ne connaissent pas bien le dispositif se disent qu'au fond, pour désigner quelqu'un d'autre, on devrait faire la même chose. Or, on sait que la désignation d'un autre conducteur est une manière d'échapper à la sanction, puisque l'on peut enchaîner désignation sur désignation 8 ou 10 fois. C'est une manière de fuir la poursuite et d'éteindre l'action publique avec le temps. C'est ce que nous voulons également empêcher.*

*« Pour le cas n° 3, qui est la contestation lourde, la contestation de l'infraction, évidemment il n'en est pas question pour le moment ».*

### III. ADOPTER UNE DÉMARCHE PLUS VOLONTARISTE

#### A. LA DÉMATÉRIALISATION DU FORMULAIRE DE CONTESTATION

Le contrat d'objectifs et de performance définit ainsi la première des orientations stratégiques fixées pour le TRC : *« l'accroissement des volumes doit amener à automatiser les tris et le rattachement des courriers reçus à des dossiers, de façon à supprimer au maximum les manipulations physiques de documents papier ».*

En 2012, **pour les contrôles des radars vitesse, les désignations d'un autre conducteur ont représenté 2,5 millions de courriers, sur un total de 3,5 millions.** Autrement dit, le seul moyen de réaliser la première orientation stratégique définie par le COP passe par une dématérialisation accrue de tous les formulaires de contestation, y compris ceux permettant de désigner un autre conducteur.

L'ANTAI entend ne pas être submergée par les contestations alors qu'elle gère d'ores et déjà une masse très substantielle de données. Néanmoins, il semble qu'une telle démarche pourrait être à tout le moins étudiée dans le cadre de la préparation du marché CNT 4 qui débutera fin 2015<sup>1</sup>.

Il s'agirait de prévoir un outil **d'envoi des contestations directement depuis le site Internet de l'ANTAI.** Des **« frais de dossier », de l'ordre du prix d'une LRAR, pourraient être demandés de manière à couvrir les développements informatiques nécessaires à cette évolution.**

**Les « frais de dossier » seraient perçus par l'ANTAI, là où le prix de la LRAR vient rémunérer le service rendu par la Poste.** Compte tenu de la masse des courriers reçus actuellement, cette somme **pourrait aisément atteindre plusieurs millions d'euros.**

Bien évidemment, il convient de mesurer l'équilibre entre l'économie réalisée sur le prix du marché (gains en termes de main d'œuvre,

---

<sup>1</sup> Le marché AMOA comprend une tranche conditionnelle sur des études préalables à l'appel d'offres du marché CNT 4.

coûts des développements informatiques), d'une part, et le coût généré par un plus grand nombre de contestations potentielles et nécessitant l'envoi de courriers en réponse par l'ANTAI.

En tout état de cause, **chaque contestation serait traitée de manière automatique, c'est-à-dire à la fois beaucoup plus rapidement et avec une marge d'erreur réduite**. Au surplus, l'envoi d'un formulaire dématérialisé permet d'envisager de traiter la suite de la procédure par courriel (évitant ainsi l'envoi de courriers par l'ANTAI).

Enfin, il ne faut pas sous-estimer le service offert à nos concitoyens de bonne foi qui apprécient de pouvoir s'acquitter de leurs formalités administratives de la manière la plus aisée possible. Quant aux contrevenants de mauvaise foi, la lourdeur de la procédure papier apparaît de toute façon trop peu contraignante pour les remettre dans le droit chemin.

### **B. LA DÉMATÉRIALISATION DES COURRIERS ENVOYÉS**

En 2012, l'affranchissement a représenté près de 20 millions d'euros, soit près de 20 % des frais de fonctionnement de l'Agence. C'est pourquoi, devant le conseil d'administration, en octobre 2011, le directeur de l'ANTAI évoquait la possibilité de dématérialiser les « *courriers qui pourraient être adressés aux contrevenants* ».

L'exemple de la déclaration annuelle de l'impôt sur le revenu démontre qu'il est possible de traiter une procédure administrative de masse de manière dématérialisée.

L'enjeu pour l'ANTAI est bien évidemment de se constituer un fichier d'adresses électroniques fiable, sous le contrôle strict de la CNIL. La connexion avec les fichiers de la DGFIP pourrait être envisagée. De même, le fichier d'immatriculation des véhicules (SIV) ou le fichier des permis de conduire - notamment dans le cadre de la délivrance des nouveaux permis - pourraient comporter cette information. Ou bien encore, il est envisageable que l'ANTAI se constitue son propre fichier, au fil de l'eau, à partir des dossiers qu'elle traite.

Quoi qu'il en soit, **l'ANTAI se doit de rechercher une dématérialisation le plus en amont possible**, de sorte que des gains de productivité puissent être constatés tout au long des différentes phases que peut comprendre la procédure de traitement d'une infraction (envoi de l'avis de contravention, contestation, décision de l'OMP, paiement, majoration éventuelle de l'amende, demande d'envoi d'une photo, etc.).

## CINQUIÈME PARTIE

### DÉVELOPPER L'ACTION DE L'ANTAI AU-DELÀ DES INFRACTIONS ROUTIÈRES

#### I. DÉVELOPPER L'UTILISATION DU PVÉ AU-DELÀ DES INFRACTIONS ROUTIÈRES

Dès sa création, le directeur de l'ANTAI soulignait qu'il est possible d'entendre « le périmètre "infractions" de manière assez large. [...] En fait, tout ce qui peut produire un courrier qui permet de traiter une infraction quelle qu'elle soit. Ce n'est pas forcément une amende qu'on est capable d'émettre, cela peut être un simple courrier, une démarche, une procédure et même un courrier qui pourrait être électronique. Au fond, **il y a une capacité de l'Agence de déployer son activité dans les champs qui ne sont pas strictement celui de la circulation routière, ni même celui des infractions telles qu'on les voit de manière classique et peut-être sur des champs tout à fait nouveaux** »<sup>1</sup>.

En première analyse, cette démarche pourrait sembler contraire au principe de spécialité qui régit les établissements publics. Or, le décret du 29 mars 2011 portant création de l'ANTAI ne limite pas son champ d'action aux seules infractions relevant de la circulation et du stationnement routiers. Son directeur estime en effet que « nous sommes **un outil industriel de traitement de l'infraction**. Telle est notre approche, nous ne sommes même pas dans la diversification, mais **au cœur de notre métier** »<sup>2</sup>.

#### A. DÉVELOPPER L'UTILISATION DU PVÉ DANS L'ENSEMBLE DU CHAMP CONTRAVENTIONNEL

Le rapport d'activité 2012 rappelle que « le périmètre du PVé se limite au domaine de la circulation routière (576 natures d'infraction ou Natinfs) et n'offre au contrevenant que la solution du paiement différé (paiement à réception de l'avis de contravention au domicile) ».

Or le PVé est un outil extensible qu'il suffit de configurer pour répondre aux besoins spécifiques des utilisateurs. Par exemple, l'ANTAI souligne que « la direction générale des douanes, chargée du recouvrement de la nouvelle taxe poids lourds (ou écotaxe), [...] s'est montrée très intéressée par l'expérience du PVé pour permettre aux forces de police et de gendarmerie d'intervenir plus efficacement ».

C'est ainsi que l'Agence **étudie la possibilité de traiter « l'ensemble des infractions incluses dans l'article R 48-1 du code de procédure pénale (environ 500 Natinfs supplémentaires)** ». Il s'agit par exemple d'infractions

---

<sup>1</sup> Séance du conseil d'administration du 7 juin 2011.

<sup>2</sup> Séance du conseil d'administration du 18 octobre 2011.

liées aux transports routier ou maritime ou encore au respect du code de l'environnement (déchets, feux de forêts, droit de chasse, etc.).

D'après l'ANTAI, « *ces nouvelles fonctionnalités sont attendues pour fin 2013 ou le premier semestre 2014* ». D'ores et déjà, le nombre de Natinf traité par le PVé est passé à 687.

En outre, elle entend offrir un service de paiement immédiat – à partir des outils PVé – en particulier pour les professionnels de la route, notamment étrangers<sup>1</sup>.

### **B. NOUER DES PARTENARIATS AVEC DES PERSONNES PRIVÉES CHARGÉES D'UNE MISSION DE SERVICE PUBLIC**

Plusieurs acteurs privés se sont rapprochés de l'ANTAI afin de disposer de son expertise en matière de traitement des infractions. Un partenariat avec la SNCF a ainsi été noué en 2012. De même, le rapport d'activité 2012, souligne que l'Agence « *est en relation avec d'autres organisations ou entités* :

« - les **sociétés d'autoroute** qui souhaitent une intégration la plus automatisée possible des infractions au paiement des péages, en utilisant le logiciel WinOMP [...] ;

« - les **sociétés de transport public de voyageurs**, réunies au sein de l'Union des transports publics (UTP), qui désirent recourir au PVé pour la répression par leurs agents assermentés des infractions de stationnement et éventuellement de la police des transports »<sup>2</sup>.

Le rapport d'activité 2012 conclut : « *ces nouveaux partenariats, tout comme l'extension du PVé à des infractions hors du domaine de la circulation et de la sécurité routière, illustrent la capacité de l'ANTAI à déborder de son champ primitif d'action et, en pleine cohérence avec ses statuts, à devenir l'acteur de référence en matière de traitement automatisé de l'ensemble de la chaîne pénale, au service de tous les ministères, administrations et personnes privées chargées d'un service public* ».

---

<sup>1</sup> « L'objectif est d'offrir à l'agent [...] la possibilité d'encaisser directement l'amende avec les outils [...] du PVé [...] et d'offrir à l'auteur de l'infraction la possibilité de payer par carte bancaire, outre le numéraire et le chèque déjà utilisés » (rapport d'activité 2012).

<sup>2</sup> Une convention en ce sens a été signée le 6 juin 2013 entre l'ANTAI et l'UTP. La verbalisation électronique concernera les infractions au stationnement sur les arrêts et voies de circulation réservés.

## II. ENCOURAGER LA DÉMATÉRIALISATION EN AVAL DE LA CHAÎNE PÉNALE

Dans le cadre de la dématérialisation de la chaîne pénale, les systèmes de l'ANTAI se sont retrouvés connectés, entre autres, avec deux applications « métier » du ministère de l'Intérieur et du ministère de la Justice, dénommées respectivement « WinOMP » et « Minos ».

### WinOMP et Minos

WinOMP sert à la gestion des contraventions au sein des services des OMP<sup>1</sup>. Minos est un logiciel de gestion des procédures et des décisions de justice au sein des tribunaux de police et des juridictions de proximité pour les contraventions des classes 1 à 4.

Il existe 260 services des OMP en France, soit 1 300 utilisateurs de WinOMP. L'application devrait permettre de gérer, à terme, **14 millions de dossiers par an**.

L'application Minos est installée sur 305 sites et est utilisée par environ 3 900 greffiers, 470 juges de proximités et 800 magistrats. Elle permet de traiter **600 000 affaires par an**.

Ces applications **ne sont pas utilisées pour les seules infractions relatives à la circulation routière**. Pour autant, des questions de compatibilité et de cohérence entre les différents systèmes d'information se sont rapidement posées.

Il a alors été décidé que l'ANTAI serait chargée de développer et de maintenir en état ces deux applications (et même de l'héberger au CNT s'agissant de WinOMP). Cette solution pragmatique constitue un gage de sécurité (juridique et informatique) puisque l'Agence s'assure à tout instant que les systèmes peuvent communiquer entre eux. Il n'y a donc pas de déperdition d'information au sein de la chaîne pénale.

Depuis 2011, l'Agence, prenant appui sur les outils développés au CNT en matière de signature électronique et d'archivage sécurisé, a lancé un programme de dématérialisation des procédures dans WinOMP et Minos.

Le contrat d'objectifs et de performance relève en effet que, « jusqu'à présent, le fonctionnement du système juridique français était fondé uniquement sur la reconnaissance d'une valeur donnée aux faits et aux droits par l'intermédiaire d'un système probatoire qui donnait la suprématie à l'écriture manuscrite, qu'elle soit manuelle ou mécanique, sur un support papier ».

---

<sup>1</sup> L'Officier du ministère public – dans les faits, un officier de la police nationale – tient le rôle du Parquet devant le Tribunal de Police pour les quatre premières classes de contravention. Il exerce sa mission sous la direction du Procureur de la République.

Suite à une récente modification du Code civil, la **signature électronique a acquis la même force probante que la signature manuscrite**. Dès lors, l'ANTAI entend utiliser cette nouvelle faculté juridique : elle « *inscrit dans son orientation stratégique la dématérialisation de l'ensemble de la chaîne contraventionnelle, depuis la collecte des messages d'infraction, le paiement des amendes, jusqu'au jugement des contentieux en passant par la gestion des contestations* ».

Ainsi, « *toutes les pièces dématérialisées pourront être produites devant un tribunal avec toute la valeur juridique nécessaire sans qu'il soit nécessaire de reproduire le papier* »<sup>1</sup>. D'un point de vue juridique, la signature électronique apporte une sécurité supplémentaire puisqu'elle est plus difficilement falsifiable ou détournée que la signature manuscrite.

En outre, pour l'une et l'autre de ces applications, l'enjeu de la dématérialisation est de pouvoir **gérer une masse significative de dossiers sans pour autant encombrer les services des OMP ou les tribunaux de police**. Le contrat d'objectifs et de performance fait également valoir que « *d'autres gains sont bien sûr attendus, comme la fluidification de la circulation de l'information et la baisse des coûts de production (moins de papier, moins de manipulation gourmande en temps ETP, éradication des coûts cachés, etc.)* ».

S'agissant de **WinOMP**, l'ANTAI avait déjà, en 2011, remplacé 1 300 micro-ordinateurs dans les secrétariats des OMP afin de les doter d'un écran large (24 pouces). Cette évolution leur permet d'afficher plus confortablement les documents papier qui ont été numérisés. **D'ici la fin de l'année 2013, la dématérialisation devrait être totale puisque les OMP pourront directement signer électroniquement les pièces officielles afin de leur donner force exécutoire.**

L'ANTAI souligne que ce processus vise également à optimiser les processus et l'organisation du travail des secrétariats des OMP : « *les utilisateurs doivent retrouver dans WinOMP une meilleure efficacité qu'avec les gestions papiers actuelles et de meilleures conditions de travail. Cet enjeu d'efficacité locale liée à la dématérialisation dans WinOMP constitue un levier pour améliorer l'efficacité globale de la chaîne contraventionnelle* ».

S'agissant de **Minos**, une première expérimentation de la signature électronique a été menée en 2011 dans la juridiction de Bordeaux. L'ANTAI entend maintenant procéder à son déploiement dans l'ensemble des juridictions concernées.

Toutefois, ainsi que le note le contrat d'objectifs et de performance, « *l'introduction de la signature électronique et de l'archivage sécurisé est un défi technologique, mais constitue également une révolution procédurale. Ainsi, dans le cas de Minos, le ministère de la Justice et l'ANTAI consacrent un effort important*

---

<sup>1</sup> Propos du directeur lors de la séance du conseil d'administration du 7 juin 2011.

*dans la conduite du changement et l'acceptation du dispositif par le personnel des greffes et les magistrats ».*

À terme, l'Agence compte s'appuyer sur la dématérialisation pour faciliter les échanges avec les avocats ou encore les justiciables.

### III. VERS UNE REFONTE DU MODE DE FINANCEMENT DE L'ANTAI ?

Les modalités de développement de l'ANTAI – qu'il s'agisse de l'extension du PVé ou en matière de dématérialisation – apparaissent tout à fait justifiées. Néanmoins, **ses nouvelles missions pourraient justifier à terme la refonte du mode de financement de l'ANTAI.**

En effet, les subventions pour charges de service public que perçoit l'Agence sont intégralement versées à partir du « CAS Amendes ». Autrement dit, **elle est financée par le produit des amendes de la circulation et du stationnement routiers, conformément au principe des comptes d'affectation spéciale qui établit une relation directe entre recettes et dépenses** (article 21 de la LOLF).

Or, si les dépenses de l'ANTAI hors du champ de la circulation routière viennent à croître, la relation directe entre recettes et dépenses sera rompue. **En toute rigueur budgétaire, le « CAS Amendes » ne sera alors plus un outil approprié pour couvrir toutes les charges de l'ANTAI.**

Plusieurs pistes pourraient alors être explorées : soit une disparition pure et simple du CAS Amendes et le transfert du financement de l'ANTAI vers une mission du budget général (par exemple, le programme « Sécurité et éducations routières » de la mission « Sécurités ») ; soit un financement partiel à partir du CAS pour la seule partie de son activité relevant du traitement des infractions routières. Dans ce dernier cas, les ministères qui bénéficient de l'expertise de l'ANTAI devraient lui verser une juste rémunération en contrepartie de ses prestations.

En tout état de cause, cette question devra être abordée dans le cadre d'une **réflexion plus générale sur le CAS Amendes**. La Cour des comptes, dans son rapport sur l'exécution budgétaire 2012, a en effet critiqué la complexité et plus encore la pertinence de cet outil budgétaire. Au surplus, le projet de dépenalisation du stationnement<sup>1</sup> obligera à revoir le mode d'affectation des recettes des amendes vers les collectivités territoriales.

---

<sup>1</sup> Article 36 bis du projet de loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, en cours d'examen devant le Parlement.

## EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le 16 octobre 2013, sous la présidence de M. Yvon Collin, vice-président, la commission des finances a examiné le rapport de Vincent Delahaye, rapporteur spécial, sur l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI).

**M. Vincent Delahaye, rapporteur spécial.** – En tant que rapporteur spécial des crédits dédiés à la sécurité routière, j'ai décidé de mener un contrôle budgétaire sur l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI). C'est d'ailleurs le seul opérateur de la mission budgétaire « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers ».

Elle est financée par une partie du produit des amendes de la circulation et du stationnement routiers. L'année dernière, à l'occasion de l'examen du projet de loi de finances, mon attention avait été attirée par l'évolution de son budget de fonctionnement. En particulier, j'avais pu constater une forte augmentation des loyers mais aussi une masse salariale équivalente à 95 000 euros par agent. J'ai donc voulu regarder de plus près la manière dont est géré cet établissement.

Depuis le début de mon contrôle – mais c'est purement fortuit – l'Agence est au cœur d'une petite tempête médiatique qui vient de causer la démission de son directeur. En effet, alors qu'elle a pour mission d'adresser des millions de contravention chaque année, son directeur – semble-t-il – ne payait pas les siennes lorsqu'il s'agissait de sa voiture de fonction.

Ce même directeur avait d'ailleurs appelé mon attention sur la question des flottes d'entreprise. En effet, le plus souvent les entreprises ne désignent pas les conducteurs et se substituent à eux pour le paiement de la contravention. En revanche, il n'y a pas de retrait de point alors que cela constitue une partie importante de la sanction.

Cette situation est d'autant plus regrettable que j'ai eu l'occasion de le rencontrer par deux fois et que je porte une appréciation globalement positive sur son action à la tête de l'Agence.

L'ANTAI est chargé d'envoyer les avis de contraventions relatifs aux infractions relevées par les radars et par les systèmes électroniques de procès-verbal – dit PVé. Elle s'appuie beaucoup sur des prestataires privés. Les effectifs de l'Agence, composée de 26 agents, sont principalement à Paris tandis que sur le site de Rennes, les personnels sont principalement employés par la société Atos Worldline.

Le Centre de Rennes, c'est une « usine à contraventions ». J'ai eu l'occasion de m'y rendre, c'est très impressionnant. Chaque jour, le Centre fait partir 117 000 courriers, la plupart sont des avis de contravention, et en reçoit environ 20 000, la plupart étant des contestations.

Compte tenu de cette organisation, l'Agence emploie surtout des cadres supérieurs de la fonction publique – cadres A ou A + – ou des contractuels spécialisés. Elle ne comprend qu'un cadre de catégorie B et trois cadres de catégorie C. Dès lors, cela explique la moyenne élevée de la masse salariale par agent.

Quant à la double implantation à Paris et à Rennes, l'ANTAI fait valoir qu'elle effectue un important travail interministériel sur Paris. Les loyers sont assez raisonnables puisqu'ils sont de 153 euros par mètre carré à Rennes et de 353 euros par mètre carré à Paris. Auparavant, le loyer était directement pris en charge par le sous-traitant et, en 2012, l'ANTAI a décidé de reprendre le bail à son nom, ce qui donne l'impression que ce poste a augmenté alors que, en réalité, l'Agence a réalisé une économie.

L'Agence est une structure principalement de pilotage. À Rennes, la société Atos emploie près de 70 ingénieurs. Pour suivre leur travail, l'ANTAI a recours à un autre prestataire extérieur. Son budget s'élève à environ 125 millions d'euros, qui se révèle plutôt rigide compte tenu du poids des marchés publics. En outre, compte tenu des volumes traités chaque jour, cela ne paraît pas anormal. L'Agence dispose de 40 à 45 jours de fonds de roulement, soit 14,5 millions d'euros. Le budget me paraît maîtrisé malgré une progression constante du nombre de courriers envoyés. En 2016, elle prévoit d'adresser 46 millions de courriers et d'en recevoir 12 millions.

La démarche de performance de l'ANTAI est tout à fait exemplaire. Elle dispose de plusieurs indicateurs suivis par « un pilote d'indicateur ». À titre d'illustration, 95 % des appels reçoivent une réponse dans un délai de 40 secondes.

En revanche, le taux d'envoi d'avis de contravention par rapport aux infractions relevées par les radars n'est que de 70 %. Autrement dit, 30 % des conducteurs « flashés » ne reçoivent jamais d'avis de contravention. Cela s'explique notamment par l'impossibilité de relever l'immatriculation : plaques sales, absence de plaques à l'avant des motos, etc.

Pour les plaques étrangères, l'entrée en vigueur d'une directive européenne, le 7 novembre prochain, permettra de mieux verbaliser les conducteurs des Etats-membres de l'Union européenne, hors Royaume-Uni, Irlande et Danemark. C'est un point d'effort qui n'est pas négligeable.

J'en termine avec les pistes d'amélioration pour l'ANTAI. D'abord, je pense que l'Agence peut gagner en productivité par une dématérialisation accrue, des procédures de contestations. Aujourd'hui, pour contester une contravention, il faut envoyer une lettre recommandée avec accusé de réception, qui doit systématiquement être numérisée au Centre de Rennes. Au jour le jour, près de 150 personnes sont mobilisées sur différents postes pour assurer le traitement de ces contestations. Certes, comme le souligne le directeur de l'ANTAI, la dématérialisation va entraîner un afflux

supplémentaire de contestations. Il semblerait que le fait d'effectuer la démarche de devoir poster une lettre recommandée décourage certains contrevenants. C'est pourquoi, je pense que, même en ligne, il serait possible de demander des frais de dossiers qui auraient le même « impact psychologique ». En tout état de cause, compte tenu des développements informatiques nécessaires, des frais de dossiers seraient tout à fait justifiés.

Une autre piste suivie par l'ANTAI consiste à élargir le champ d'intervention du PVé au-delà des infractions routières. Aujourd'hui, le PVé peut prendre en charge 687 natures d'infractions. À terme, on pourrait porter ce chiffre à 1 000.

En un mot, c'est une Agence dynamique qui effectue sa mission dans des conditions satisfaisantes. À terme, il me semble qu'elle peut encore diminuer ses coûts et augmenter ses ressources par la diversification de ses missions. J'ai bien conscience qu'il s'agit d'évolutions de longue haleine qui doivent être préparées dès maintenant.

**M. Yvon Collin, vice-président.** – Je suis très étonné par le fait que 30 % des « flashes » ne fassent pas l'objet d'un avis de verbalisation.

**M. Albéric de Montgolfier.** – Compte tenu du nombre considérable de courriers reçus par l'Agence, avez-vous l'impression que les contestations sont traitées avec sérieux ? On m'a rapporté dans mon département le cas d'un tracteur agricole qui avait fait l'objet d'un relevé d'infraction par un radar sur le périphérique ! Et le conducteur a eu toutes les peines du monde pour faire débloquer le dossier. En un mot, est-ce que le recouvrement prime sur la qualité de la réponse ?

**M. Gérard Miquel.** – Pour ma part, je m'étonne de l'attitude du directeur qui vient de démissionner. Il a fait preuve d'un manque de discernement et la sanction me semble tout à fait justifiée.

J'aimerais connaître l'avis du rapporteur spécial sur la proposition d'abaisser à 80 kilomètres par heure la vitesse sur les routes départementales. Personnellement, je n'y suis pas du tout favorable. Je me méfie de toutes les formes d'intégrisme. Ce n'est pas ainsi que vous empêcherez les excès de vitesse. Nous devons continuer de travailler pour supprimer les points dangereux, installer des glissières de sécurité, etc. Les départements font ces aménagements mais nous n'allons tout de même pas interdire aux gens de circuler !

**Mme Michèle André.** – Vous aviez un questionnement sur les deux sites, à savoir une implantation à Paris et à Rennes. Je suppose qu'il y a une histoire derrière ces deux implantations. L'Agence nationale des titres sécurisés (ANTS), par exemple, a bien un siège à Paris et une plateforme à Charleville-Mézières. Pensez-vous qu'il faudrait rapatrier tous les agents de l'ANTAI à Rennes ?

Ma seconde question rejoint celle d'Albéric de Montgolfier. Comment les contestations, en particulier celles ayant trait aux usurpations de plaques, sont-elles traitées ? Comment cela se passe-t-il en pratique ? Il est extrêmement facile de faire des fausses plaques. Aucun document n'est demandé. Ne faudrait-il pas apporter une preuve lorsque l'on fait faire des plaques d'immatriculation ?

Parfois aussi, les préfectures peuvent prendre un temps assez long pour enregistrer les ventes de véhicules.

**M. François Fortassin.** – Aujourd'hui, il est parfois difficile de traverser la France sans se faire « flasher » par un radar ! Il y a un certain nombre de limitations de vitesse qui n'ont aucune justification sur le plan de la sécurité routière. Le système est aveugle. Je circule régulièrement sur une autoroute sur laquelle la vitesse est limitée alternativement à 130 kilomètres par heure à 110 kilomètres par heure. Ces limitations s'appliquent de la même manière à tout heure de la journée et quel que soit la densité de la circulation.

Parfois, on a le sentiment que l'implantation de radars est justifiée par la levée de recettes plutôt que par la sécurité.

**M. Vincent Delahaye, rapporteur spécial.** – S'agissant du traitement des contestations, deux tiers des lettres reçues concernent la désignation d'un autre conducteur. Quant aux autres, il s'agit certes d'un traitement de masse, qui peut parfois conduire à des incohérences mais, dans l'ensemble, les contestations font l'objet d'une réponse adaptée.

En cas de vol ou d'usurpation de plaques, il faut renvoyer le formulaire avec le récépissé de dépôt de plainte.

Sur la question de la double implantation, Rennes a été choisie car y était implanté le centre de recouvrement de la redevance télévisuelle. On a donc reconverti un service public existant. Je comprends l'argument avancé selon lequel il y a une grosse charge de travail interministériel. Néanmoins, il me semble que l'on pourrait regrouper une plus grande partie des effectifs à Rennes.

Je suis d'accord avec Gérard Miquel. Je me demande néanmoins si, dans d'autres administrations, on effectue des contrôles pour éviter de telles dérives. À mon avis, le directeur de l'ANTAI est loin d'être le seul.

Quant à la baisse de la vitesse sur les routes départementales, j'y suis également défavorable. Il faut se garder de solutions excessives. La politique de sécurité routière a porté ses fruits. Nous devons continuer mais c'est inutile d'aller trop loin. Je rejoins les réflexions de François Fortassin. Nous avons tous constaté que certains radars ne semblaient manifestement pas installés dans des zones accidentogènes. Pour autant, je ne pense pas que nous devons revenir en arrière. Il faut trouver le bon point d'équilibre.

**À l'issue de ce débat, la commission a donné acte de sa communication à Vincent Delahaye, rapporteur spécial, et en a autorisé la publication sous la forme d'un rapport d'information.**



## LISTE DES PERSONNES ENTENDUES

### À Paris (siège de l'ANTAI, 15 mai 2013)

- M. Jean-Jacques Debacq, préfet, directeur de l'ANTAI ;
- M. Pascal Faton, adjoint au directeur ;
- M. Jean-Michel Gessner, secrétaire général ;
- M. Gabriel Ramanantsoavina, responsable Projets et évolutions ;
- M. Thierry Landon, responsable des affaires financières.

### À Rennes (Centre national de traitement, 6 juin 2013)

- M. Thierry Pocquet du Haut Jusse, Procureur de la République de Rennes ;
- M. Mickael Trehen, commissaire de police, administrateur du CNT ;
- Mme Marie-Laure Arnaud, commissaire de police, OMP ;
- M. Laurent Remoue, commandant de police, responsable du CACIR ;
- M. Gérard Lemarchand, société Docapost, directeur de site Rennes CNT ;
- M. Sébastien Lecoq, société Morpho ;
- Mme Deborah Héberlé, société Phone Marketing, superviseur du centre d'appels.



## ANNEXES

## CHIFFRES CLÉS DE L'ANTAI AU 30 JUIN 2013

CHIFFRES CLÉS du CONTRÔLE AUTOMATISE dispositifs "FEUX ROUGES" (ETFR) et "PASSAGES A NIVEAU" (ETPN)						
<b>Concernant les équipements :</b>						
Équipement déployés (En cumul depuis le 1er juillet 2003)	A fin 2011	A fin juin 2012	A fin 2012	A fin mai 2013	A fin juin 2013	variation 2012 - 2013 **
<b>Total Dispositifs déployés</b>	<b>638</b>	<b>678</b>	<b>747</b>	<b>756</b>	<b>758</b>	<b>+11,8%</b>
taux de disponibilité	2011	du 1er jan au 30 juin 2012	2012	du 1er jan au 31 mai 2013	du 1er jan au 30 juin 2013	variation 2012 - 2013 **
<b>Taux de disponibilité</b>	<b>96,0%</b>	<b>95,5%</b>	<b>94,8%</b>	<b>91,1%</b>	<b>90,1%</b>	<b>-5,4 pts</b>
<b>Concernant la production du CNT :</b>						
Messages d'infraction traités (MIF)	2011	du 1er jan au 30 juin 2012	2012	du 1er jan au 31 mai 2013	du 1er jan au 30 juin 2013	variation 2012 - 2013 **
<b>Total messages d'infraction</b>	<b>1 340 200</b>	<b>574 800</b>	<b>1 226 400</b>	<b>565 000</b>	<b>684 900</b>	<b>+19,2%</b>
<i>Dont MIFs ET PN</i>			<b>1 226</b>	<b>2 361</b>	<b>2 734</b>	
Avis de contravention (ACO) envoyés (hors ceux consécutifs à une désignation)	2011	du 1er jan au 30 juin 2012	2012	du 1er jan au 31 mai 2013	du 1er jan au 30 juin 2013	variation 2012 - 2013 **
<b>Total avis de contravention envoyés</b>	<b>745 400</b>	<b>322 900</b>	<b>680 800</b>	<b>273 600</b>	<b>329 200</b>	<b>+2,0%</b>
<i>Dont ACOs ET PN</i>			<b>932</b>	<b>1 579</b>	<b>1 873</b>	
Ratio ACO/MIF brut (avis de contravention (ACO) envoyés / messages d'infraction)	2011	du 1er jan au 30 juin 2012	2012	du 1er jan au 31 mai 2013	du 1er jan au 30 juin 2013	variation 2012 - 2013 **
<b>Ratio ACO/MIF brut</b>	<b>55,6%</b>	<b>57,0%</b>	<b>56,8%</b>	<b>57,8%</b>	<b>57,2%</b>	<b>+0,3 pts</b>
<b>Ratio ACO/MIF immatriculations françaises</b>	<b>59,5%</b>	<b>69,6%</b>	<b>73,3%</b>	<b>78,4%</b>	<b>77,0%</b>	
<b>Ratio ACO/MIF ET PN</b>			<b>76,0%</b>	<b>66,9%</b>	<b>68,5%</b>	
Nombre de MIF/jour/ETFR mis en service	2011	du 1er jan au 30 juin 2012	2012	du 1er jan au 31 mai 2013	du 1er jan au 30 juin 2013	variation 2012 - 2013 **
<b>nombre de MIF/jour/ETFR mis en service</b>	<b>7,5</b>	<b>5,0</b>	<b>5,2</b>	<b>5,2</b>	<b>5,3</b>	<b>+4,1%</b>
<b>Focus sur les courriers</b>						
Courriers envoyés	2011	du 1er jan au 30 juin 2012	2012	du 1er jan au 31 mai 2013	du 1er jan au 30 juin 2013	variation 2012 - 2013 **
ACO Initiaux	742 400	322 900	680 900	<b>273 600</b>	<b>329 200</b>	<b>+2,0%</b>
ACO DAC	198 000	78 200	170 600	70 300	83 600	+6,9%
AFM CA Feux Rouges	139 900	72 000	147 700	63 800	75 200	+4,4%
Lettres de rappel	20 400	12 200	26 500	14 300	16 700	+36,9%
Lettres types et justificatifs de paiement	119 200	59 200	120 600	49 800	60 800	+2,7%
Envois de photos	28 600	11 100	23 300	8 900	10 400	-6,3%
<b>Total courriers envoyés</b>	<b>1 248 500</b>	<b>555 600</b>	<b>1 169 600</b>	<b>480 700</b>	<b>575 900</b>	<b>+3,7%</b>
courriers reçus	2011	du 1er jan au 30 juin 2012	2012	du 1er jan au 31 mai 2013	du 1er jan au 30 juin 2013	variation 2012 - 2013 **
Formulaires désignation d'un autre conducteur	197 700	80 300	174 600	66 500	81 400	+1,4%
Formulaires de contestation (cas 1 et 3)	26 700	10 300	21 500	10 100	13 100	+27,2%
Formulaires de contestation case inconnue	23 900	6 200	13 500	6 200	8 200	+32,3%
Autres formulaires	4 500	900	1 800	700	900	+0,0%
Documents hors formulaires	47 600	20 000	41 100	16 300	20 000	0%
<b>Total courriers reçus</b>	<b>300 400</b>	<b>117 700</b>	<b>252 500</b>	<b>99 800</b>	<b>123 600</b>	<b>+5,0%</b>
% courriers reçus/ACO initiaux	40,5%	36,5%	37,1%	36,5%	37,5%	
<i>dont DAC :</i>	<b>26,6%</b>	<b>24,9%</b>	<b>25,6%</b>	<b>24,3%</b>	<b>24,7%</b>	

(\*) démarrage en août 2010. Variation non significative entre 2010 et 2011. (\*\*) comparaisons de valeurs absolues exprimées en %. Comparaisons de % exprimées en points

CHIFFRES CLES du CONTRÔLE AUTOMATISE					
Radars Vitesse					
<b>Concernant les équipements :</b>					
Equipements déployés (EN CUMUL depuis 2003)	A fin 2011	A fin juin 2012	A fin 2012	A fin juin 2013	variation 2013 / 2012***
radars fixes	2 100	2 209	2 344	2 397	+8,5%
radars embarqués	933	933	929	961	+3,0%
<b>Total radars déployés</b>	<b>3 033</b>	<b>3 142</b>	<b>3 273</b>	<b>3 358</b>	<b>+6,9%</b>
taux de disponibilité	2011	jan juin 2012	2012	jan juin 2013	variation 2013 / 2012***
radars fixes	93,2%	95,5%	95,4%	88,5%	-7,0 pts
radars embarqués	89,8%	92,7%	93,4%	83,8%	-8,8 pts
<b>Taux de disponibilité</b>	<b>92,1%</b>	<b>93,9%</b>	<b>94,8%</b>	<b>87,1%</b>	<b>-6,7 pts</b>
<b>Concernant la production du CNT :</b>					
Messages d'infraction (*) (en millions)	2011	jan juin 2012	2012	jan juin 2013	variation 2013 / 2012***
radars fixes	11,514	6,179	13,917	5,898	-4,5%
radars embarqués	6,397	3,005	6,099	2,608	-13,2%
<b>Total messages d'infraction (*) (en millions)</b>	<b>17,911</b>	<b>9,184</b>	<b>20,016</b>	<b>8,506</b>	<b>-7,4%</b>
<i>dont véhicules immatriculés à l'étranger (estimation) - non partenaire</i>	<b>3,830</b>	<b>1,836</b>	<b>4,119</b>	<b>1,493</b>	<b>-18,7%</b>
Avis de contravention (ACO), (en millions) (hors ceux consécutifs à une désignation)	2011	jan juin 2012	2012	jan juin 2013	variation 2013 / 2012***
radars fixes	5,157	3,031	6,997	3,217	+6,1%
radars embarqués	4,474	2,249	4,547	2,011	-10,6%
<b>Total avis de contravention</b>	<b>9,631</b>	<b>5,280</b>	<b>11,544</b>	<b>5,228</b>	<b>-1,0%</b>
ratio ACO/MIF (*) (en % = nombre ACO / nombre MIF)	2011	jan juin 2012	2012	jan juin 2013	variation 2013 / 2012***
radars fixes	44,8%	49,0%	50,3%	54,5%	+5,5 pts
radars embarqués	69,9%	74,8%	74,6%	77,1%	+2,3 pts
<b>Ratio ACO/MIF brut (en %)</b>	<b>53,8%</b>	<b>57,5%</b>	<b>57,7%</b>	<b>61,5%</b>	<b>+4,0 pts</b>
Ratio ACO/MIF national (indicateur LOLF) (*)	2011	jan juin 2012	2012	jan juin 2013	variation 2013 / 2012***
<b>Ratio ACO/MIF net (indicateur LOLF) (en %)</b>	<b>68,4%</b>	<b>71,9%</b>	<b>72,6%</b>	<b>74,5%</b>	<b>+2,7 pts</b>
<b>Ratio ACO/MIF Immatriculations françaises (en %)</b>	<b>68,6%</b>	<b>72,0%</b>	<b>72,7%</b>	<b>74,5%</b>	<b>+2,5 pts</b>
Nombre de MIF/jour/radar mis en service (*)	2011	jan juin 2012	2012	jan juin 2013	variation 2013 / 2012***
radars fixes	16,6	16,3	17,7	14,2	-12,4%
radars embarqués	18,8	17,7	17,9	15,4	-12,9%
<b>Nombre de MIF/jour/radar mis en service</b>	<b>17,4</b>	<b>16,7</b>	<b>17,7</b>	<b>14,6</b>	<b>-12,7%</b>
<b>Focus sur les courriers</b>					
Nombre de courriers envoyés	2011	jan juin 2012	2012	jan juin 2013	variation 2013 / 2012***
ACO Initiaux	9 622 800	5 280 200	11 543 400	5 228 200	-1,0%
ACO DAC	1 902 700	897 100	2 115 900	964 000	+7,5%
AFM CA Vitesse	1 363 000	755 600	1 624 300	784 500	+3,8%
autres AFM LVR	197 400	117 900	254 600	14 800	-87,4%
Lettres de rappel	251 300	121 600	272 300	168 900	+38,9%
Lettres types et justificatifs de paiement	1 163 500	591 400	1 252 200	563 300	-4,8%
Autres (envois de photos)	107 500	49 500	109 800	43 100	-12,9%
<b>Total courriers envoyés</b>	<b>14 608 200</b>	<b>7 813 300</b>	<b>17 172 500</b>	<b>7 766 800</b>	<b>-0,6%</b>
Nombre de courriers reçus	2011	jan juin 2012	2012	jan juin 2013	variation 2013 / 2012***
Formulaires désignation d'un autre conducteur	2 236 100	1 096 500	2 470 100	1 065 500	-2,8%
Formulaires de contestation (cas 1 et 3)	204 200	90 400	190 700	103 800	+14,8%
Formulaires de contestations case inconnue	192 700	103 500	240 500	134 400	+29,9%
Documents hors formulaires (OMP)	369 400	179 100	397 200	191 600	+7,0%
Demandes de photos (CACIR)	84 000	40 500	89 700	41 100	+1,5%
Autres formulaires	187 600	91 600	189 900	105 300	+15,0%
<b>Total courriers reçus</b>	<b>3 274 000</b>	<b>1 601 600</b>	<b>3 578 100</b>	<b>1 641 700</b>	<b>+2,5%</b>
<b>% courriers reçus/ACOs initiaux</b>	<b>34,0%</b>	<b>30,3%</b>	<b>31,0%</b>	<b>31,4%</b>	
<i>dont DAC</i>	<b>23,2%</b>	<b>20,8%</b>	<b>21,4%</b>	<b>20,4%</b>	
(**) A partir de juillet 2012					
(*) chiffres mis à jour sur les 3 mois. (***) comparaisons de valeurs absolues exprimées en %. Comparaisons de % exprimées en points					

CHIFFRES CLES					
PVe					
<b>Production du CNT :</b>					
Messages d'infraction (répartition par type d'appareils)	2011	janv juin 2012	2012	janv juin 2013	variation 2013 / 2012 *
Etat	925 100	1 919 600	4 721 200	3 122 500	+62,7%
Collectivités locales	2 654 300	2 373 500	6 820 500	6 315 900	+166,1%
<b>Total messages d'infraction</b>	<b>3 579 400</b>	<b>4 293 100</b>	<b>11 541 700</b>	<b>9 438 400</b>	<b>+119,9%</b>
Saisines validées	2011	janv juin 2012	2012	janv juin 2013	variation 2013 / 2012 *
Etat	-6 543	-18 612	-53 361	-37 708	+102,6%
Collectivités locales	-3 791	-3 993	-13 600	-17 165	+329,9%
<b>Total saisines validées</b>	<b>-10 334</b>	<b>-22 605</b>	<b>-66 961</b>	<b>-54 873</b>	<b>+142,7%</b>
Avis de contravention (ACO) (hors ceux consécutifs à une désignation)	2011	janv juin 2012	2012	janv juin 2013	variation 2013 / 2012 *
Etat	876 200	1 785 200	4 490 800	2 966 000	+66,1%
Collectivités locales	2 513 000	2 143 200	6 321 700	5 683 200	+165,2%
<b>Total avis de contravention</b>	<b>3 389 200</b>	<b>3 928 400</b>	<b>10 812 500</b>	<b>8 649 200</b>	<b>+120,2%</b>
Ratio ACO/MIF	2011	janv juin 2012	2012	janv juin 2013	variation 2013 / 2012 *
Etat	95,4%	93,9%	96,2%	96,1%	+2,2 pts
Collectivités locales	94,8%	90,5%	92,9%	90,2%	-0,2 pts
<b>Ratio ACO/MIF (ACO par date d'envoi / MIF hors saisine validée)</b>	<b>95,0%</b>	<b>92,0%</b>	<b>94,2%</b>	<b>92,2%</b>	<b>+0,2 pts</b>
<b>Focus sur les courriers</b>					
Courriers envoyés	2011	janv juin 2012	2012	janv juin 2013	variation 2013 / 2012 *
Etat					
ACO initiaux	876 200	1 785 200	4 490 800	2 966 000	+66,1%
ACO DAC	18 600	34 400	96 000	82 200	+139,0%
Justificatifs de paiement	6 800	11 400	28 100	19 100	+67,5%
<b>Total courrier envoyés Etat</b>	<b>901 600</b>	<b>1 831 000</b>	<b>4 614 900</b>	<b>3 067 300</b>	<b>+67,5%</b>
Courriers envoyés CT	2011	janv juin 2012	2012	janv juin 2013	variation 2013 / 2012 *
ACO initiaux	2 513 000	2 143 200	6 321 700	5 683 200	+165,2%
ACO DAC	104 200	79 700	227 700	202 800	+154,5%
Justificatifs de paiement	15 300	9 500	30 000	28 200	+196,8%
<b>Total courrier envoyés CT</b>	<b>2 632 500</b>	<b>2 232 400</b>	<b>6 579 400</b>	<b>5 914 200</b>	<b>+164,9%</b>
<b>Total courriers envoyés Etat et CT</b>	<b>3 534 100</b>	<b>4 063 400</b>	<b>11 194 300</b>	<b>8 981 500</b>	<b>+121,0%</b>
courriers reçus	2011	janv juin 2012	2012	janv juin 2013	variation 2013 / 2012 *
Etat					
Formulaires de désignation d'un autre conducteur	14 700	35 900	97 100	64 800	+80,5%
Formulaires de contestation (cas 1 et 3)	21 500	44 700	117 000	107 800	+141,2%
Formulaires de contestation case inconnue	28 000	46 500	124 900	86 400	+85,8%
Documents hors formulaires	9 200	20 300	56 500	44 300	+118,2%
Total courriers reçus Etat	73 400	147 400	395 500	303 300	+105,8%
<b>% courriers reçus/ACOs initiaux Etat</b>	<b>8,4%</b>	<b>8,3%</b>	<b>8,8%</b>	<b>10,2%</b>	<b>+23,8%</b>
courriers reçus CT	2011	janv juin 2012	2012	janv juin 2013	variation 2013 / 2012 *
Formulaires de désignation d'un autre conducteur	62 900	57 500	193 500	160 100	+178,4%
Formulaires de contestation (cas 1 et 3)	49 100	37 400	116 100	134 100	+258,6%
Formulaires de contestation case inconnue	93 100	51 400	141 900	114 900	+123,5%
Documents hors formulaires	17 600	11 900	39 800	34 800	+192,4%
Total courriers reçus CT	222 700	158 000	491 300	444 000	+181,0%
<b>% courriers reçus/ACOs initiaux CT</b>	<b>8,9%</b>	<b>7,4%</b>	<b>7,8%</b>	<b>7,8%</b>	<b>- 0,3 pts</b>
<b>Total courriers reçus Etat et CT</b>	<b>296 100</b>	<b>305 400</b>	<b>886 800</b>	<b>747 300</b>	<b>+144,7%</b>
<b>% courriers reçus/ACOs initiaux Etat et CT</b>	<b>8,7%</b>	<b>7,8%</b>	<b>8,2%</b>	<b>8,6%</b>	
<b>dont DAC</b>	<b>2,3%</b>	<b>2,7%</b>			

(\*) Comparaisons de valeurs absolues exprimées en %. Comparaisons de % exprimées en points

Source : ANTAI



**Informations relatives au retrait de point**

1. Le paiement de l'amende forfaitaire entraîne la reconnaissance de la réalité de l'infraction et par la même, réduction du nombre de point(s) de votre permis de conduire.
2. Vous encourez un retrait de point(s) correspondant à l'infraction constatée ; le retrait de point(s) sera effectif dès que la réalité de l'infraction aura été établie par le paiement de l'amende forfaitaire ou l'émission du titre exécutoire de l'amende forfaitaire majorée, par l'exécution d'une composition pénale ou par une condamnation définitive. Selon l'article L. 223-2 du code de la route :
  - pour les délits, le retrait de points est égal à la moitié du nombre maximal de points ;
  - pour les contraventions, le retrait de points est, au plus, égal à la moitié du nombre maximal de points ;
  - dans le cas où plusieurs infractions entraînant retrait de points sont commises simultanément, les retraits de points se cumulent dans la limite des deux tiers du nombre maximal de points.
3. Les retraits et reconstitutions de point(s) du permis de conduire font l'objet d'un traitement automatisé dénommé « Système national des permis de conduire » (SNPC).
4. Si la mention « le permis de conduire doit être échangé » apparaît au recto de cet avis, vous êtes dans l'obligation d'effectuer, auprès du service préfectoral de votre domicile, l'échange de votre permis de conduire délivré par un Etat de l'Union européenne ou de l'Espace Economique Européen.
5. Vous pouvez exercer, auprès du service préfectoral de votre domicile, un droit d'accès aux informations concernant votre permis de conduire.
6. En cas de contestation, vous devez conserver une copie du présent avis de contravention, dont la production pourra vous être demandée.

Dans le cas des infractions relevées par des appareils de contrôle automatique, seul le premier des titulaires nommés sur le certificat d'immatriculation du véhicule en infraction fera automatiquement l'objet d'un retrait de point(s) ou du permis de conduire. Si, au moment de cette infraction, le titulaire ou le premier des titulaires n'était pas le conducteur du véhicule, vous êtes invité(e) à renvoyer le formulaire de requête en exonération joint, en fournissant dans le cadre n° 2 tous les renseignements précédés d'un astérisque (\*).

**Barème des retraits de points**

Les informations relatives au nombre de points susceptibles d'être retirés en fonction de l'infraction sont disponibles sur le site [www.antai.fr](http://www.antai.fr).

**Eléments concernant la vitesse (relevée par un dispositif de contrôle automatique ou non)****Vitesse retenue**

Vitesse mesurée moins la marge (mesure la plus favorable au conducteur).

**Marge technique**

5 km/h jusqu'à 100 km/h, 5 % de la vitesse mesurée au-delà (arrêté du 4 juin 2009 relatif aux cinémomètres de contrôle routier), pour un dispositif fixe.

10 km/h jusqu'à 100 km/h, 10 % de la vitesse mesurée au-delà (arrêté du 4 juin 2009 relatif aux cinémomètres de contrôle routier), pour un dispositif en mouvement.

**Exemples pour un dispositif fixe :**

- pour une vitesse mesurée de 95 km/h, la vitesse retenue est de 90 km/h (95 km/h - 5 km/h) ;

- pour une vitesse mesurée de 140 km/h, la vitesse retenue est de 133 km/h (140 km/h - 7 km/h).

**Exemples pour un dispositif en mouvement :**

- pour une vitesse mesurée de 100 km/h, la vitesse retenue est de 90 km/h (100 km/h - 10 km/h) ;

- pour une vitesse mesurée de 140 km/h, la vitesse retenue est de 126 km/h (140 km/h - 14 km/h).

**Le traitement automatisé des données à caractère personnel**

Vous pouvez exercer un droit d'accès et de rectification lorsque les renseignements vous concernant font l'objet d'un traitement automatisé (art. 39 et 40 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978).

Ce droit s'exerce, par courrier séparé, auprès de :

Administrateur du centre national de traitement

TSA 74000

35094 RENNES CEDEX 9

**Contestation auprès de l'officier du ministère public**

Les courriers de contestation sont reçus à une adresse unique à Rennes avant distribution à chaque officier du ministère public compétent.

**Droit d'accès au cliché pris par les appareils de contrôle automatique (« radars automatiques » ou « dispositifs feux-rouges »)**

Le droit d'accès au cliché, pris par les appareils de contrôle automatique sans interception, s'exerce sur demande écrite par courrier simple, suffisamment affranchi, adressé au :

Centre Automatisé de Constataion des Infractions

Routières - Service Photographies

CS 72202

35094 RENNES CEDEX 9

Vous devez impérativement joindre à ce courrier :

- une photocopie lisible d'une pièce d'identité avec photographie ;
- une photocopie lisible de l'avis de contravention ;
- une photocopie lisible du certificat d'immatriculation (carte grise) du véhicule concerné.

**ATTENTION : la demande de cliché n'interrompt pas les délais de paiement ou de contestation.**

  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**NOTICE DE PAIEMENT**

Numéro de l'avis de contravention  
**3505688812**

Le délai de paiement de cette amende forfaitaire commence le : **03/10/2013**

**ATTENTION !**

*Le paiement de l'amende correspondant à l'infraction "EXCES DE VITESSE D'AU MOINS 20 KMH ET INFÉRIEUR À 30 KMH PAR CONDUCTEUR DE VÉHICULE À MOTEUR" commise le 28/09/2013 à 20h51 entraîne la reconnaissance de l'infraction, le retrait de point(s) correspondant, et met fin à l'action publique (article 529 du Code de procédure pénale et article L. 223-1 du Code de la route).*

**COMMENT PAYER CETTE AMENDE FORFAITAIRE ?**  
*Pour éviter toute contestation sur la date de règlement, un moyen rapide et sûr : le paiement par carte bancaire.*

<p><b>MOYENS DE PAIEMENT :</b> donnant droit à un délai supplémentaire de 15 jours pour bénéficier du tarif minoré ou du tarif forfaitaire</p> <p>Date limite de paiement minoré : 02/11/2013 Date limite de paiement forfaitaire : 02/12/2013</p> <p><b>Paiement par carte bancaire</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>sur le site Internet : <a href="http://www.amendes.gouv.fr">www.amendes.gouv.fr</a></li> <li>au téléphone au 0811 10 10 10 (coût d'un appel local)</li> </ul> <p><b>Paiement par carte bancaire ou en espèces</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>auprès des débiteurs de tabac agréés « Paiement électronique des amendes »</li> <li>au guichet d'un centre des finances publiques</li> </ul> <p><i>important : pour régler selon ces modalités, vous devez indiquer votre numéro de télépaiement et sa clé. Ces numéros figurent sur la carte de paiement ci-dessous.</i></p>	<p><b>AUTRES MOYENS DE PAIEMENT :</b></p> <p>Date limite de paiement minoré : 18/10/2013 Date limite de paiement forfaitaire : 17/11/2013</p> <p><b>Paiement par chèque</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Etablissez votre chèque libellé en euros à l'ordre du Trésor public.</li> <li>Joignez la carte de paiement ci-dessous pour servir de référence sans l'agrafer ni la coller.</li> <li>Envoyez le tout, sans autre document, en utilisant l'enveloppe retour à affranchir.</li> </ul> <p><b>Paiement par timbre amende</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Collez, sur l'emplacement réservé de la carte de paiement ci-dessous, la partie à envoyer du timbre amende</li> <li>Envoyez le tout en utilisant l'enveloppe retour à affranchir.</li> </ul> <p><i>Important : l'enveloppe retour jointe est réservée exclusivement au paiement. Elle ne doit pas être utilisée pour l'envoi de tout autre document.</i></p> <p style="text-align: center;"><b>DANS LES CAS CI-DESSUS, DÉTACHEZ ET UTILISEZ OBLIGATOIREMENT CETTE CARTE DE PAIEMENT POUR PAYER L'AMENDE</b></p>
--	--

9000 \*

**CARTE DE PAIEMENT**  
Date de l'avis : 03/10/2013

Si vous payez par timbre amende, collez ci-dessous la partie à envoyer du timbre amende.

Afin d'éviter toute erreur, si vous payez par timbre amende, veuillez ne pas effectuer d'autres règlements par chèque dans le même courrier.

**NE REMPLIR SOUS CE TRAIT - NE PAS ÉCRIRE**

<p style="text-align: center;">N° de Télépaiement</p> <p style="text-align: center; font-size: 1.2em;">33335056888121</p>	<p style="text-align: center;">Clé</p> <p style="text-align: center; font-size: 1.2em;">88</p>	
<p><b>CENTRE D'ENCAISSEMENT</b> TSA 69089 35908 RENNES CEDEX 9</p>		

543210000131 58333350568881249110350401978806 9000





## ORGANIGRAMME FONCTIONNEL DE L'ANTAI

Direction					
Composition		Catégorie	Attributions	Contrôle	
Directeur		Préfet	Ordonnateur - Chef de service	Ministère de l'Intérieur	
Adjoint au Directeur		Administrateur civil HC	Coordination	Directeur	
Secrétaire Général		Attaché principal	Affaires générales	Directeur	
Chef de cabinet		Attaché	Affaires signalées et secrétariat	Directeur	
Secrétaires		Deux adjointes administratives	Courrier	Directeur	

Production et projets CA - Pve					
Activité	Composition	Catégorie	Attributions	Contrôle	
CA et Pve	Adjoint au directeur	administrateur civil HC	Coordination	Directeur	
	Personnel au CNT	2 informaticiens, 1 commissaire, 1 cadre A	Gestion de la chaîne CA		
CA	Responsable traitement automatisé	ingénieur	Gestion de la chaîne CA	Adjoint au directeur	
	Responsable projets	ingénieur	Gestion de la chaîne CA	Adjoint au directeur	
	Adjoint au responsable projets	ingénieur	Gestion de la chaîne CA	Responsable projets	
Pve	4 cadres et 1 assistant	1 commissaire, 1 commandant, 1 capitaine, 1 brigadier, 1 contractuel	Gestion de la chaîne Pve (Etat + CT)	Adjoint au directeur	

Fonctions supports					
Activité	Composition	Catégorie	Attributions	Contrôle	
Commande Publique	Secrétaire Général	Attaché principal	Marchés ANTAI (CNT-AMOA) - achats	Directeur	
Ressources Humaines	Chef de cabinet	Attaché	Gestion du personnel et du secrétariat	Directeur - Secrétaire Général	
Communication	Un responsable	Attachée	Relations extérieures	Directeur	
Audit Performance	Un responsable	Attachée	Audit qualité des process	Directeur	
Contrôle de gestion	Un responsable	Contractuelle	Optimisation des coûts	Directeur	
Affaires budgétaires	Un responsable et une assistante	Attaché et contractuelle	Préparation et exécution du budget	Directeur - Secrétaire Général	

Agence comptable					
Activité	Composition	Catégorie	Attributions	Contrôle	
Comptabilité	1 agent comptable	Inspecteur des finances publiques	Mandatement des dépenses	DGFIP	

	ORDONNATEUR	
	COMPTABLE	