



# Rapport d'activité 2022



  
**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**  
*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**ANTAI**  
Agence Nationale  
de Traitement Automatisé des Infractions

# Sommaire

**Avant – propos**  
du Président  
du conseil  
d'administration  
de l'ANTAI

---

**Page 04**

**Introduction**  
du directeur  
de l'ANTAI

---

**Page 06**

L'ANTAI  
**en bref**

---

**Page 08**

**L'année 2022**  
en faits marquants

---

**Page 10**





# 02

**LES NOUVEAUX DÉFIS**  
pour l'ANTAI

Page 28



# 04

**GARANTIR UNE GESTION ET DES CONDITIONS DE TRAVAIL DE QUALITÉ,**  
malgré la forte croissance de l'activité

Page 52

# 01

**LA FORFAITISATION DES INFRACTIONS,**  
au cœur des politiques de sécurité du quotidien

Page 12



# 03

**MIEUX ACCOMPAGNER**  
nos partenaires et les usagers

Page 40





---

*Au travers des responsabilités pour lesquelles la confiance m'a été renouvelée, j'ai le plaisir de pouvoir saluer à nouveau la capacité de l'Agence à développer, en des temps toujours plus rapides, de nouveaux produits, tout en conservant une exigeante qualité de gestion tout au long de l'année passée.*

---

Pascal Joly,  
Préfet,  
Président du conseil  
d'administration  
de l'ANTAI



## AVANT – PROPOS

### DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'ANTAI

**P**ar décret du 23 décembre 2022, j'ai été renommé dans mes fonctions et j'ai donc le privilège de continuer à présider le conseil d'administration de l'Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions. Au travers des responsabilités pour lesquelles la confiance m'a été renouvelée, j'ai le plaisir de pouvoir saluer à nouveau **la capacité de l'Agence à développer, en des temps toujours plus rapides, de nouveaux produits, tout en conservant une exigeante qualité de gestion tout au long de l'année passée.**

Sur la lancée des années précédentes, c'est peu de dire que 2022 a été une année de concrétisation, ce que les différentes séances du conseil ont eu l'occasion d'entériner.

Plusieurs délibérations en sont emblématiques. Pour n'en citer que trois, je rappellerai le lancement des procédures de renouvellement des marchés supports du fonctionnement du Centre National

de Traitement d'où ont été envoyés plus de **55 millions de courriers en 2022**, l'actualisation du contrat d'objectifs et de performances 2020-2023, ou encore l'instauration d'un dispositif attendu de télétravail de droit commun.

Au travers des échanges qui réunissent chaque administration et service concernés par les grands projets interministériels que pilote l'Agence, les conseils d'administration de l'ANTAI entérinent la **volonté commune de l'Agence et de ses partenaires à transformer l'action publique.**

Cette édition 2022 du rapport d'activité en est une illustration forte.

Chacune des quatre chaînes de traitement a connu ses douze derniers mois une évolution très dynamique : le traitement automatisé devrait prochainement s'ouvrir à des dispositifs de contrôle innovants pour la mise en œuvre de la Loi d'Orientation des Mobilités, le procès-



verbal électronique et le forfait de post-stationnement n'ont jamais attiré autant de services verbalisateurs, et la chaîne délictuelle s'apprête, seulement cinq ans après sa création, à connaître une véritable révolution avec la promulgation de la LOPMI le 24 janvier 2023 qui a forfaitisé quatre-vingt-cinq nouveaux délits, ce qui entrainera un nombre presque équivalent de nouvelles AFD.

Je félicite donc l'ensemble des personnels de l'Agence et ses partenaires pour la qualité et l'ampleur de ces réalisations.

**Pascal Joly**  
Préfet,  
Président  
du conseil  
d'administration  
de l'ANTAI

*Face aux transitions de ces dernières années, notre vocation initiale à rendre l'action de l'Etat plus simple et plus efficace demeure inchangée, mais nos missions, elles, s'enrichissent et se diversifient à mesure que se renouvellent les enjeux de sécurité et que se développent de nouvelles mobilités.*

Laurent Fiscus,  
Préfet,  
Directeur de l'ANTAI

## INTRODUCTION DU DIRECTEUR DE L'ANTAI

**P**ar le vote de la Loi d'Orientation et de Programmation du ministère de l'Intérieur 2023-2027 du 24 janvier 2023, le législateur l'a rappelé : en tant qu'opérateur, l'Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions dispose d'une expertise à haute valeur ajoutée pour contribuer, auprès du ministère de l'Intérieur et avec le soutien de la Délégation interministérielle à la sécurité routière, à la sécurité de nos concitoyens, grâce au **traitement moderne et efficace des infractions verbalisées**.

Face aux transitions de ces dernières années, notre vocation initiale à rendre l'action de l'Etat plus simple et plus efficace demeure inchangée, mais nos missions, elles, s'enrichissent et se diversifient à mesure que se renouvellent les enjeux de sécurité et que se développent de nouvelles mobilités. Encore cette année, **notre action quotidienne a été dense et nos missions variées**,

**irriguant un spectre de plus en plus large des politiques de sécurité**.

Parmi les projets qui nous ont particulièrement mobilisés en 2022, nous avons notamment entrepris d'accompagner la montée en charge de la forfaitisation des délits, et, d'accélérer la mise en œuvre des nouveaux contrôles automatisés liés à la Loi d'Orientation des Mobilités.

Ces avancées sont le fruit d'un engagement collectif qui mobilise au quotidien les femmes et les hommes de l'Agence, mais aussi, ses partenaires privés et des acteurs interministériels pluriels, sans oublier nos partenaires étrangers avec qui nous œuvrons pour une meilleure sécurité sur les routes d'Europe ; qu'ils en soient tous ici très chaleureusement remerciés.

Avec le recul, ces deux dernières années de crise ont certes exacerbé les défis auxquels nous faisons face, mais ont, en même temps, constitué un **indéniable creuset d'opportunités**. L'accélération de

la dématérialisation des usages a ainsi connu une forte accélération, avec désormais 3,2 millions de courriers dématérialisés envoyés sur plus de 55 millions envoyés en 2022, volume record depuis la création de l'Agence. Cette période inédite n'a pas non plus entravé le **bon fonctionnement des traitements ni même leur amélioration**. Ainsi, l'ANTAI a su mobiliser de nouvelles expertises et technologies pour être en capacité de traiter dans des délais rapides et donc acceptables pour les usagers un nombre d'infractions en très forte croissance. Enfin, le renouvellement de nos marchés structurant le fonctionnement industriel du Centre National de Traitement de Rennes est l'occasion d'intégrer au cœur des nouvelles exigences contractuelles des **enjeux d'avenir** : la modernisation des traitements, l'innovation ou encore la préservation de l'environnement.

Si le travail déjà accompli est impressionnant, les attentes légitimes de nos concitoyens



**Laurent Fiscus**  
Préfet,  
Directeur  
de l'ANTAI

et des pouvoirs publics demeurent toujours plus fortes, et nombreux sont les projets à consolider ou à lancer. C'est la rançon du savoir-faire de l'ANTAI. Les équipes de l'Agence abordent cependant la période à venir avec confiance. Grâce à une croissance prévisionnelle maîtrisée de nos emplois sur la période quinquennale à venir, à l'appui d'outils modernisés et à l'engagement de notre nouveau cycle de marchés pluriannuels, nous serons à la hauteur de l'attente qui est placée dans notre action.

# L'ANTAI EN BREF

## > L'expertise du traitement automatisé des infractions

### Un acteur public au cœur des politiques de sécurité

Depuis 2011, l'Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions pilote la chaîne contraventionnelle, et plus récemment la chaîne délictuelle, qui ont d'abord été établies dans le cadre de la politique de sécurité routière.

**Dans la période récente, le périmètre des infractions qu'elles traitent a été étendu à d'autres infractions, liées à la sécurité du quotidien ou aux incivilités, et englobe donc désormais le traitement :**

- de l'ensemble des infractions contraventionnelles forfaitisées relevées par l'intermédiaire d'un radar automatique (vitesse, feux rouges) ou d'un terminal permettant la saisie d'un procès-verbal électronique (PVe) ;
- de l'infraction de non-désignation du conducteur par les représentants légaux des propriétaires de véhicules professionnels ou destinés à la location ;

- des amendes forfaitaires applicables aux délits de conduite sans permis, conduite avec un permis non adapté à la catégorie du véhicule, et de circulation d'un véhicule sans assurance, ainsi que d'usage de stupéfiants depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2020, et d'occupations illicites de parties communes d'habitation collectives depuis le 1<sup>er</sup> février 2022. De nouvelles AFD sont en cours d'expérimentation, notamment celles liées à l'installation illicite sur le terrain d'autrui, expérimentée depuis le 19 octobre 2021, ainsi qu'au vol simple et à la vente à la sauvette depuis le 1<sup>er</sup> mars 2023.

Dans le contexte de la crise sanitaire, l'Agence a été également mobilisée pour apporter un soutien opérationnel aux forces de sécurité intérieure et notamment pour mettre très rapidement à leur disposition au travers du PVe l'outillage technique leur permettant de procéder à la verbalisation des infractions nouvellement définies par le législateur ou par le gouvernement, afin d'assurer le respect des règles sanitaires.

### Un acteur public de la transformation numérique de l'État

Actrice de la simplification des démarches administratives et de la transformation numérique de l'État, l'ANTAI contribue à améliorer la qualité et l'efficacité de l'action publique **en dématérialisant chacune des étapes de ses chaînes de traitement.**

L'Agence conçoit ainsi des **applications pour améliorer la qualité des services rendus à l'utilisateur**, et parallèlement, pour simplifier le travail des partenaires impliqués dans le traitement de l'infraction ou de la contestation. Elle veille également à la **sécurité juridique et informatique des procédures** et des outils qu'elle développe. Enfin, l'ANTAI joue un rôle clef dans la **production de services innovants**, la **fiabilisation des procédures administratives** et la **valorisation des données** au service des différentes politiques publiques qu'elle accompagne.

### Un acteur public dans l'accompagnement des collectivités territoriales et des autres opérateurs chargés de missions de service public

Partenaire des collectivités territoriales depuis sa création, l'ANTAI met au point des services adaptés à leurs besoins. Elle leur fournit notamment **des outils de verbalisation pour les polices municipales** avec le PVe et de traitement automatisé des données, en particulier du forfait de post-stationnement (FPS) que les communes peuvent instaurer depuis la dépenalisation et la décentralisation du stationnement payant.

**L'Agence étend par ailleurs progressivement son périmètre d'intervention** à d'autres entités chargées de missions de service public, notamment les concessionnaires d'autoroutes ou d'ouvrages routiers soumis à péage, et les opérateurs de transport public de voyageurs.

## QUI SOMMES-NOUS ?



Un établissement public de l'État créé en 2011, sous la tutelle du ministère de l'Intérieur



Une double localisation à Rennes et à Paris



Un rôle de pilotage de projets interministériels



Un acteur public de la transformation numérique de l'État

# L'ESSENTIEL 2022



**2 sites**  
Paris et Rennes



**4**  
**chaînes de traitement**  
(CA, PVe, AFD et FPS)



**55,2**  
**millions de courriers**  
envoyés en 2022



**75,9%**  
**de télépaiements**



**64,6%**  
**des démarches de contestation/désignation réalisées en ligne**

## PARTENAIRES



**20** pays européens conventionnés au titre du Contrôle automatisé



**599** communes conventionnées FPS (dont 12 en cycle partiel)



**4 825** communes utilisant le PVE

## PRODUCTION

**16,5**  
**millions**  
d'ACO initiaux envoyés au titre du contrôle automatisé, soit une hausse de 12,6 % par rapport à 2021

**13**  
**millions**  
d'ACO initiaux envoyés au titre du PVe (uniquement contraventionnel), en baisse de 4,7% par rapport à 2021 en raison de la fin des infractions sanitaires. Hors infractions sanitaires, l'activité progresse de +4,5 %

**12,8**  
**millions**  
d'APA initiaux envoyés au titre du forfait de post-stationnement, soit 15,8% de plus qu'en 2021

**287 000** AFD envoyées, soit près d'un tiers de plus qu'en 2021

Plus de **400 000** Avis de Non Désignation, de la reprise de la chaîne en juin 2022 (reprise des traitements) à décembre 2022

## RELATION USAGERS



**+ de 8,3** millions de courriers reçus



**+ de 1,6** million d'appels traités par le centre d'appels de l'ANTAI



**17,1** millions de visites sur le site web

# L'ANNÉE 2022 en faits marquants

FÉVRIER

7ER

Généralisation  
de l'**AFD**  
**occupation**  
**illicite** en réunion  
de parties  
communes  
d'immeubles

7ER

Mise en place  
par le Centre d'appels  
de l'**ANTAI** de la solution  
**Roger Voice** pour les  
personnes malentendantes  
ou aphasiques

10

Approbation en  
conseil d'administration de  
la création de la **commission**  
**technique d'examen des**  
**offres du programme des**  
**marchés publics CNT-6**

15

Lancement  
des **travaux interservices**  
relatifs aux **AFD** vente à la  
sauvette et vol à l'étalage

MARS

28

Élection des  
**représentants du**  
**personnel** amenés  
à siéger pour trois  
ans au conseil  
d'administration  
de l'Agence

JUIN

## RENTRÉE

Séminaire annuel  
de l'ANTAI au  
Mont Saint Michel

28-30

Participation de l'ANTAI  
à l'assemblée générale  
d'EUCARIS à Tallinn  
(première réunion  
européenne depuis  
la crise sanitaire)

SEPTEMBRE

OCTOBRE

1<sup>ER</sup>

Mise en œuvre  
du dispositif de télétravail  
de droit commun au sein  
de l'ANTAI

25

Lancement des travaux  
pour les AFD stade et déchets

13

Attribution en conseil  
d'administration du marché  
éditique (programme CNT-6)  
au groupement Docaposte  
DPS / Docaposte BPO

24

Approbation, en conseil  
d'administration,  
de l'actualisation  
du Contrat d'Objectifs  
et de Performance  
2020-2023

25

Mise en ligne du  
nouveau parcours  
usagers « Consulter  
son dossier » sur  
le site de l'ANTAI

NOVEMBRE

DÉCEMBRE

1<sup>ER</sup> AU 8

Élections professionnelles pour  
l'installation du nouveau comité  
social d'administration commun  
à l'ANTS et à l'ANTAI

7

Adoption en séance  
publique de la Loi d'Orientation  
et de Programmation du  
ministère de l'Intérieur  
2023-2027, promulguée  
le 24 janvier 2023, qui a fixé  
de nouveaux défis pour l'Agence

# 01

## LA FORFAITISATION DES INFRACTIONS, au cœur des politiques de sécurité du quotidien



# LE CONTRÔLE AUTOMATISÉ PAR RADAR : la sécurité sur les routes, une mission au cœur de l'activité l'Agence

La chaîne de traitement du contrôle automatisé a connu en 2022 une activité très dynamique avec une progression de plus de 12 % de l'envoi des avis de contravention initiaux, soit près de 2 millions d'envois supplémentaires. Ce fort dynamisme traduit l'importance toujours centrale du dispositif du contrôle automatisé pour lutter contre l'insécurité et la mortalité sur les routes. Dans la poursuite des efforts engagés les années passées, la modernisation à la fois du parc de radars et de la chaîne du contrôle automatisé ont permis de garantir durant l'année des traitements performants.



**4 530**  
radars déployés  
au 1<sup>er</sup> janvier 2023

## > La poursuite du renouvellement du parc de radars

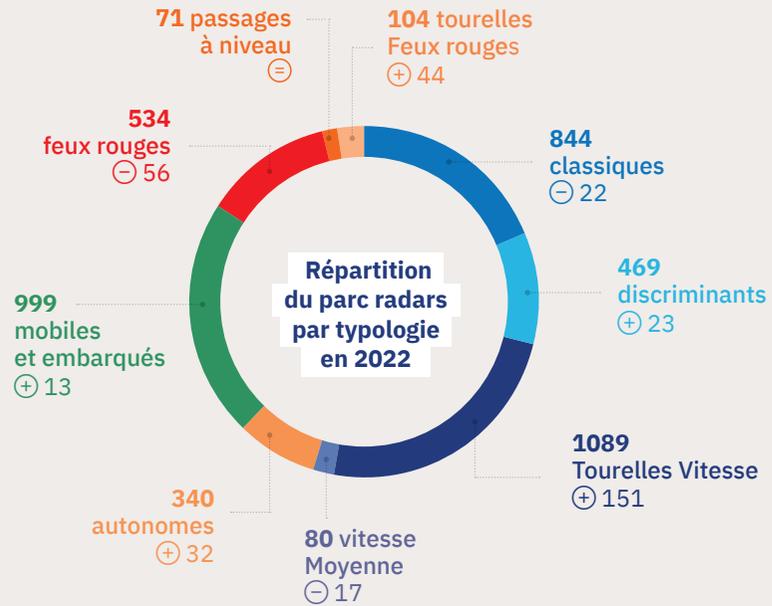
Le contrôle automatisé repose sur l'exploitation d'un **parc de radars multiformes**, qui constituent un outil central de la politique de sécurité routière en France. La Délégation à la Sécurité Routière, tutelle de l'Agence, a la **responsabilité des dispositifs de contrôle automatisé et en est le maître d'œuvre** pour leur **déploiement, entretien et renouvellement**. Depuis le Centre National de Traitement de Rennes, l'ANTAI pilote quant à elle l'ensemble de la chaîne contraventionnelle, de la gestion du message d'infraction (MIF) relevé par les radars à l'envoi de l'avis de contravention, puis à la facilitation des paiements et des contestations auprès du Ministère public.

### Parc radars : des équipements en augmentation et diversifiés

Le nombre total de radars déployés atteint **4 530 équipements** au 1<sup>er</sup> janvier 2023, soit un volume de radars automatiques équivalent à celui de fin 2017 (4 446 radars automatiques déployés). La composition du parc **évolue vers davantage de radars déplaçables ou mobiles** que de radars fixes. Les radars tourelles sont désormais majoritaires et le nombre de radars fixes continue de décroître (844 radars fixes fin 2022 contre 2 180 fin 2015).

La modernisation du parc des radars s'est poursuivie en 2022 avec notamment la **progression du déploiement des radars tourelles**, pour atteindre 1 193 ETT au 1<sup>er</sup> janvier 2023. Ces nouveaux radars remplacent en priorité les radars du contrôle de vitesse vandalisés en 2018 et 2019, puis les radars en fin de vie, notamment les radars de franchissement de feux, initialement concernés par le plan de modernisation du parc des radars. Par ailleurs, d'autres radars, fixes ou de chantier, plus modernes et plus fiables, remplacent les radars sur les zones ne pouvant accueillir des radars tourelles.

RÉPARTITION DU PARC DE RADARS DÉPLOYÉS AU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2023



⊕ ⊖ ⊕ Évolution par rapport à 2021



**Le taux de disponibilité des équipements est en hausse grâce à la poursuite du renouvellement du parc de radars de contrôle des vitesses**

**Le taux de disponibilité** indique le rapport entre le nombre d'équipements disponibles et le nombre total d'équipements en service. Il s'établit à 86,3 % pour l'ensemble des équipements du contrôle automatisé en 2022, en hausse par rapport à 2021.

Le taux de disponibilité s'est particulièrement amélioré pour les radars fixes, fortement impactés par le vandalisme, pour dépasser le niveau de 2018. En revanche, il a légèrement diminué pour les radars de franchissement à environ 68% (contre 84% en 2018 et 70,5% en 2020). Cela s'explique par un parc vieillissant qui doit prochainement faire l'objet d'une modernisation. Le taux de disponibilité des équipements mobiles, quant à lui, reste stable, ces radars étant épargnés par les dégradations.

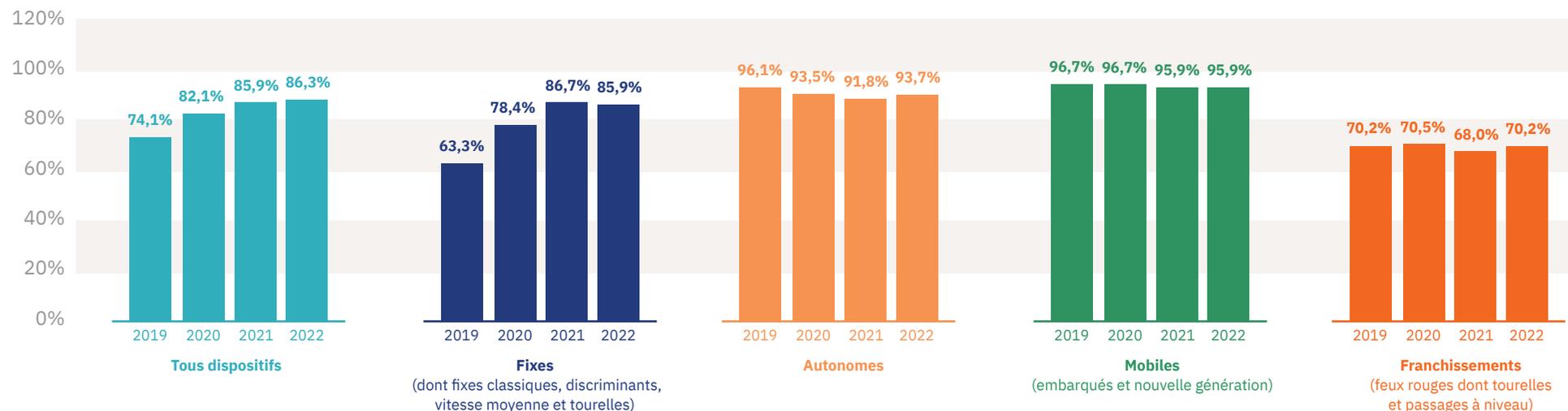
**86,3 %**  
de taux de disponibilité pour l'ensemble des équipements du contrôle automatisé en 2022



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

**Taux de disponibilité des équipements radars**

(Données DISR)



## LES PRINCIPAUX CHIFFRES DU CONTRÔLE AUTOMATISÉ



### 25,5 M

#### Infractions radars : un nombre en hausse

En 2022, le nombre de dossiers d'infraction (DIF) issus des radars du contrôle automatisé a augmenté de 15,4 % par rapport à 2021, pour atteindre 25,5 millions. Outre l'effet mécanique du meilleur taux de disponibilité des équipements évoqué ci-dessus, cette hausse est aussi à mettre en lien avec la fin des mesures sanitaires, et la reprise du trafic routier.



### +12,6%

#### Efficacité des traitements automatisés

En parallèle, le nombre d'avis de contravention (ACO) initiaux envoyés par l'Agence au titre du contrôle automatisé a, quant à lui, augmenté de 12,6 % en 2022 par rapport à 2021 et s'élève à 16,5 millions. Le ratio ACO/DIF du contrôle automatisé des vitesses pour les immatriculations françaises s'est élevé à 72,6 % sur l'année 2022, en légère baisse par rapport aux résultats de 2021.

## > L'obligation de désignation

Par ailleurs, afin de **renforcer l'effectivité de la sanction pénale et de responsabiliser les conducteurs professionnels ainsi que leurs employeurs**, le législateur a créé, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017, l'article L121-6 du code de la route prescrivant l'obligation, pour les entreprises et autres organismes détenant des véhicules immatriculés au nom d'une personne morale, de désigner sous 45 jours la personne physique conduisant le véhicule en cause au moment de la commission de l'infraction relevée par le contrôle automatisé. En l'absence d'une telle désignation, le CACIR constate à l'encontre du représentant légal de l'entreprise

une infraction de non-désignation donnant lieu à l'envoi par l'ANTAI d'un avis de contravention de quatrième classe spécifique, dit « ACO ND ».

Suite à des évolutions légales et jurisprudentielles intervenues en 2021, **le montant de l'amende et les modalités de contestation de cette infraction sont devenues différentes**, selon la nature juridique de l'organisme (135 € pour un entrepreneur individuel, avec possibilité d'annulation de cette amende en cas de régularisation de l'immatriculation erronée, contre 675 € pour un titulaire de certificat d'immatriculation ayant réellement la qualité de personne morale).



### À RETENIR...

**Si le véhicule en cause était prêté ou loué à une autre personne morale, c'est sur cette dernière que pèse cette obligation de désignation**

### MONTANT DE L'AMENDE EN FONCTION DE LA NATURE DE L'ORGANISME



Entrepreneur individuel

**135 €**

possibilité d'annulation de cette amende en cas de régularisation de l'immatriculation erronée



Personne morale

**675 €**

pour un titulaire de certificat d'immatriculation ayant réellement la qualité de personne morale

**L'ANTAI a donc été amenée en 2022 à mettre en place un dispositif d'interrogation du répertoire SIRENE de l'INSEE**, lui permettant de déterminer le statut juridique exact de l'organisme concerné, et de lui adresser l'avis de contravention adapté à sa situation.

Par ailleurs la Cour de cassation a validé en 2020 la notion « d'héritage » de cette obligation : ainsi, si le véhicule en cause était prêté ou loué à une autre personne morale, c'est sur cette dernière que pèse cette obligation de désignation. Ce dispositif a également été mis en place par l'ANTAI cette année.

# FOCUS

## UNE ANNÉE DE COOPÉRATION pour la sécurité routière européenne

Parce que la sécurité routière concerne tous les automobilistes, français comme étrangers, l'Agence contribue activement à la coopération européenne, au sein de laquelle elle constitue le point de contact national pour l'interrogation du dispositif Eucaris d'échanges avec les pays partenaires. Cette coopération transnationale se construit par étapes, et permet de lutter contre le sentiment d'impunité sur les routes et de baisser de manière significative la mortalité routière. Dans le prolongement de la mission qu'elle exerce en matière d'infractions routières, l'ANTAI a également vocation à remplir prochainement un rôle clef dans la lutte contre la fraude aux péages à flux libre.

### > Les échanges de données avec les pays partenaires

#### Quel cadre juridique ?

L'ANTAI réalise des échanges d'informations avec les pays de l'Union européenne dans le cadre de la **directive 2015/413/UE** facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière (directive dite CBE, pour « Cross Border Exchange »), en s'appuyant sur le dispositif Eucaris. Deux accords bilatéraux existent également avec la Suisse et la Belgique sur le même schéma, mais avec un périmètre plus large s'étendant au-delà des seules infractions routières. Par ailleurs, des transmissions spontanées d'informations ont également lieu avec la principauté de Monaco dans le cadre de la **convention d'entraide judiciaire en matière pénale entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de Son Altesse Sérénissime le Prince de Monaco**, signée à Paris le 8 novembre 2005.

Ce cadre juridique permet à l'ANTAI d'interroger les pays européens avec lesquels



existe un accord d'échange afin d'identifier les auteurs d'infractions commises avec des véhicules étrangers. De même, les automobilistes français commettant une infraction dans un pays partenaire sont susceptibles d'être poursuivis par les autorités de ces pays.

En 2022, et après deux années de crise sanitaire, **les échanges avec les pays partenaires ont repris de manière significative** et ont permis de faire le point sur les sujets de coopération. En 2022, l'assemblée générale d'EUCARIS s'est tenue à Tallinn en Estonie pour la première fois depuis la crise sanitaire. La rencontre a permis aux pays d'échanger sur l'impact de la pandémie sur leurs activités et la sécurité routière.

## Comment cela fonctionne-t-il ?

Cet échange d'informations est réalisé par l'intermédiaire du dispositif EUCARIS (EUropean CAR Information System) qui désigne à la fois un système d'échange d'informations automatisé et l'organisation qui supporte le maintien en condition et le développement de ce système. Les échanges concernent pour l'essentiel les **données des fichiers d'immatriculation** (caractéristiques techniques, identité propriétaire ou utilisateur) et les **permis de conduire**.

La France pratique désormais des échanges transfrontaliers d'informations avec au total **20 pays de l'Union européenne** (la Belgique, l'Espagne, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Pologne, la Roumanie, l'Italie, le Grand-Duché du Luxembourg, l'Autriche, la Hongrie, la Slovaquie, la République tchèque, l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie, l'Irlande, la Suède, le Danemark et le Portugal). Parallèlement, elle échange également des informations de même nature avec la Suisse, sur la base d'un accord bilatéral spécifique, s'appuyant également sur Eucaris.

En pratique, la France répond d'ores et déjà aux requêtes de ses partenaires étrangers sur l'ensemble du périmètre de la directive CBE, tandis que dans l'autre sens, elle ne les interroge pour l'instant que sur les infractions constatées par l'intermédiaire de dispositifs de contrôle automatisé (équipements vitesse et feu rouge). L'extension de ces interrogations à l'ensemble du périmètre prévu par la Directive, c'est-à-dire à un ensemble d'infractions constatables par des agents verbalisateurs français via le PVE, sans interception, est envisagé prochainement.

**Les avis de contravention que la France envoie à l'étranger grâce à ces échanges sont rédigés dans la langue du pays du contrevenant.**

La France met par ailleurs à disposition des contrevenants étrangers un centre d'appels - au sein duquel les télé-conseillers répondent en 5 langues - **ainsi qu'un site web ([www.antai.gouv.fr](http://www.antai.gouv.fr)) accessible en 6 langues** (français, anglais, allemand, italien, néerlandais, espagnol).



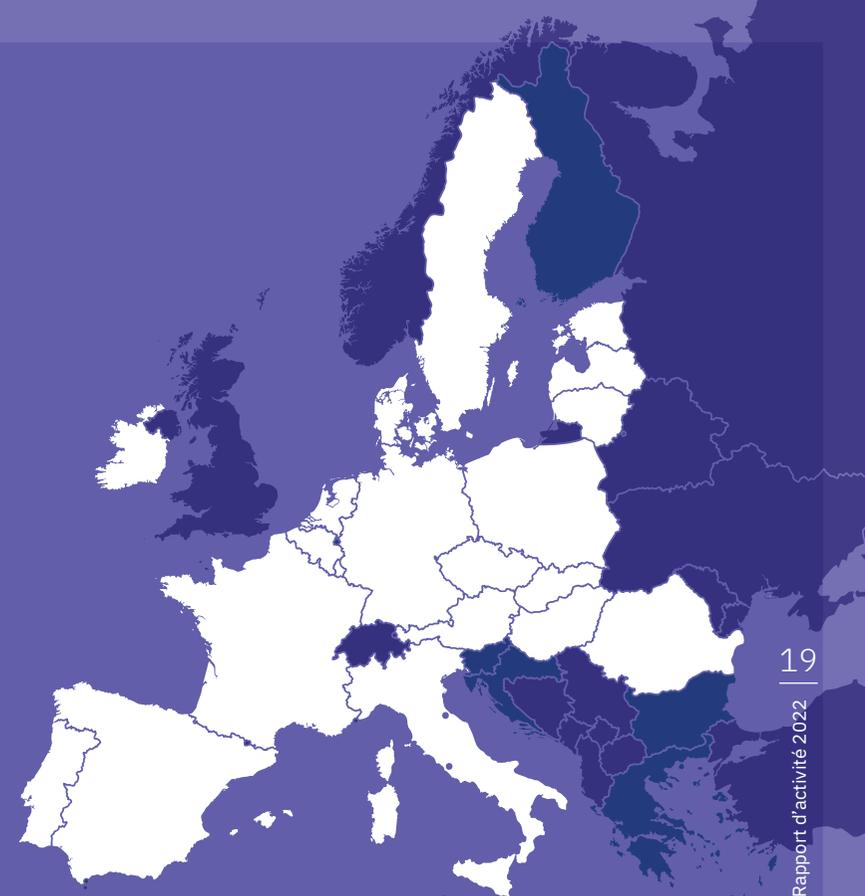
# 1

site web

[www.antai.gouv.fr](http://www.antai.gouv.fr)

# 6 langues

français, anglais, allemand, italien, néerlandais, espagnol



# 20

pays européens pratiquent les échanges transfrontaliers avec la France

Belgique, Espagne, Allemagne, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Italie, Grand-Duché du Luxembourg, Autriche, Hongrie, Slovaquie, République tchèque, Estonie, Lettonie, Lituanie, Irlande, Suède, Danemark et Portugal

+ la Suisse, sur la base d'un accord bilatéral

## Une année marquée par le développement du service TOLL

En 2022, l'ANTAI a également préparé activement son intégration au service TOLL d'Eucaris, issu de la directive 2019/520 du 19 mars 2019 concernant **l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontalier d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union.**

Ce nouveau service a pour objectif de **permettre l'échange d'informations entre Etats membres à l'aide de la plateforme EUCARIS** en cas de fraude au péage, ce qui constitue une nécessité impérieuse pour permettre le développement rapide en Europe des dispositifs de péage dits « à flux libre » (free flow), c'est-à-dire sans barrière, qui visent notamment à fluidifier la circulation internationale sur les autoroutes, et à limiter l'empreinte écologique de ces axes en



réduisant le nombre de gares de péage. En pratique, l'ANTAI répond d'ores et déjà depuis début 2023 aux requêtes émanant des percepteurs de péage des pays partenaires adhérant au dispositif TOLL, qui visent à identifier les titulaires de certificat d'immatriculation des véhicules français ayant omis un péage sur leur territoire.

De façon symétrique, l'Agence permettra prochainement aussi aux concessionnaires français d'autoroutes ou d'ouvrages routiers soumis à péage **d'identifier les propriétaires de véhicules étrangers immatriculés dans un pays adhérent** et ayant commis une infraction de défaut de péage sur le territoire national. Cette information leur permettra de procéder exactement à l'identique de ce qu'ils font déjà vis-à-vis des automobilistes français après consultation directe du Système



i

Le développement rapide en Europe des dispositifs de péage dits « à flux libre » (free flow), c'est-à-dire sans barrière, qui visent notamment à fluidifier la circulation internationale sur les autoroutes, et à limiter l'empreinte écologique de ces axes en réduisant le nombre de gares de péage

d'Immatriculation des Véhicules, c'est-à-dire **d'adresser au titulaire du certificat d'immatriculation l'avis de paiement prévu** par l'article 529-6 du code de procédure pénale, et, en cas d'absence de règlement dans les délais légaux, de transmettre à l'Officier du Ministère public le procès-verbal de constatation de la contravention correspondante, qui sera émise directement au tarif majoré. Les agents assermentés de la société concessionnaire pourront également constater sur cette base le délit de fraude habituelle au péage, prévu par l'article L419-1 du code de la route en cas de réitération de cette contravention plus de cinq fois dans l'année.

## > Le projet e-Codex

### Quels objectifs ?

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

Parmi les procédures choisies comme pilotes par le projet figurent les sanctions pécuniaires, selon la procédure de recouvrement définie par la décision cadre 2005/214/JAI du 24 février 2005 concernant l'application du principe de reconnaissance mutuelle aux sanctions pécuniaires. Ce texte permet à l'autorité judiciaire d'**engager la mise en recouvrement dans le pays du contrevenant**, selon la procédure en vigueur dans celui-ci, d'une amende devenue décision définitive en France.

À ce titre, **l'Agence fait désormais partie des instances décisionnelles d'e-CODEX** (le groupe d'experts permanents et le groupe consultatif Me-CODEX III) et participe aux évolutions de ce projet.

### L'expérimentation pilote avec les Pays-Bas

L'ANTAI participe à ce pilote en développant la connexion de son système d'information à e-CODEX afin de permettre à l'Officier du Ministère public (OMP) du Centre de traitement de Rennes d'envoyer les certificats de sanction pécuniaire définis par la décision cadre à des autorités en Europe habilitées à les traiter.

Actuellement, une interface e-CODEX est opérationnelle entre la France et les Pays-Bas. Par le biais de cette interface, l'OMP du CNT transmet à son homologue néerlandais, le CJIB, des dossiers relatifs à des infractions routières détectées par radar, commises par des conducteurs domiciliés aux Pays-Bas, et restées impayées au stade majoré, aux fins de recouvrement.

### L'ANTAI travaille actuellement à ce que ces échanges soient réciproques.

L'expérimentation permettra donc à terme la réception des dossiers confiés par les autorités néerlandaises aux autorités françaises aux fins de recouvrement, pour des infractions commises aux Pays-Bas par des conducteurs domiciliés en France. En parallèle, **elle travaille aussi à permettre ces mêmes échanges avec d'autres pays**, et envisage **l'extension à d'autres types d'infractions.**



### Et à l'avenir ?

En novembre 2022, le ministère espagnol des transports a organisé un séminaire sur le recouvrement des sanctions pécuniaires. La France était représentée par l'ANTAI aux côtés de la Belgique, des Pays-Bas et de l'Allemagne. **Cette rencontre a permis d'échanger autour des bonnes pratiques relatives au développement d'e-CODEX.** Les pays ont soulevé des défis d'ordre juridique, organisationnel et technique. Le séminaire a permis **une coopération plus accrue entre les différents acteurs.**

> Nombre d'avis de contravention envoyés vers les pays étrangers au titre du contrôle automatisé

Pays	Nombre d'avis de contravention (en pays de résidence du dernier contrevenant, en date d'envoi du dernier ACO du dossier)		
	2021	2022	Variation
<b>UE - pays partenaires (19)</b>			
<b>BELGIQUE</b> (juin 2012 - pas de reprise)	310 550	442 509	42,5%
<b>PAYS-BAS</b> (février 2014 - reprise depuis septembre 2013)	203 360	358 444	76,3%
<b>ALLEMAGNE</b> (février 2014 - reprise depuis novembre 2013)	204 901	295 397	44,2%
<b>ESPAGNE</b> (février 2015 - reprise depuis août 2014)	267 211	278 069	4,1%
<b>POLOGNE</b> (août 2015 - reprise depuis janvier 2015)	134 399	173 370	29,0%
<b>ROUMANIE</b> (novembre 2015 - reprise depuis juillet 2015)	196 407	225 618	14,9%
<b>LUXEMBOURG</b> (janvier 2016 - reprise depuis juillet 2015)	49 284	72 306	46,7%
<b>ITALIE</b> (janvier 2016 - reprise depuis juillet 2015)	171 171	243 181	42,1%
<b>AUTRICHE</b> (décembre 2016 - reprise depuis juin 2016)	9 613	12 495	30,0%
<b>HONGRIE</b> (avril 2017 - reprise depuis septembre 2016)	8 853	11 009	24,4%
<b>SLOVAQUIE</b> (avril 2017 - reprise depuis janvier 2017)	6 803	7 591	11,6%
<b>RÉPUBLIQUE TCHÈQUE</b> (juillet 2017 - reprise depuis janvier 2017)	19 352	25 659	32,6%
<b>PORTUGAL</b> (janvier 2018 - reprise depuis juin 2017)	77 033	76 926	-0,1%
<b>LITUANIE</b> (juillet 2018 - reprise depuis janvier 2018)	29 235	39 450	34,9%
<b>LETTONIE</b> (juillet 2018 - reprise depuis janvier 2018)	2 239	3 041	35,8%
<b>ESTONIE</b> (juillet 2018 - reprise depuis janvier 2018)	1 040	1 570	51,0%
<b>SUÈDE</b> (juillet 2019 - reprise depuis décembre 2018)	5 050	10 068	99,4%
<b>IRLANDE</b> (février 2020 - reprise depuis août 2019)	3 141	4 211	34,1%
<b>DANEMARK</b> (partenariat en cours mais pas de démarrage technique)	1 737	2 769	59,4%
<b>TOTAL UE - PAYS PARTENAIRES*</b>	<b>1 747 979</b>	<b>2 283 683</b>	<b>30,6%</b>
<b>UE - pays non partenaires (7)</b>			
<b>BULGARIE</b>	8 020	7 158	-10,7%
<b>FINLANDE</b>	558	1 056	89,2%
<b>GRÈCE</b>	2 899	2 560	-11,7%
<b>MALTE</b>	183	317	73,2%
<b>CROATIE</b>	593	606	2,2%
<b>SLOVÉNIE</b>	632	611	-3,3%
<b>CHYPRE</b>	349	373	6,9%
<b>TOTAL UE - PAYS NON PARTENAIRES</b>	<b>13 234</b>	<b>12 681</b>	<b>-4,2%</b>
<b>PAYS HORS UE</b>			
<b>ROYAUME-UNI</b> (partenaire entre janvier 2019 - reprise depuis août 2018 - et décembre 2020 puis de nouveau non partenaire à partir de janvier 2021)	46 600	59 836	28,4%
<b>SUISSE</b> - Pays partenaire (accord du 9 octobre 2007)	139 657	176 265	26,2%
<b>MONACO</b>	473	395	-16,5%
<b>ANDORRE</b>	737	718	-2,6%
<b>AUTRES PAYS</b>	222 701	304 106	36,6%
<b>TOTAL HORS UE*</b>			
<b>TOTAL PAYS PARTENAIRES*</b>	<b>1 934 236</b>	<b>2 459 948</b>	<b>+27,2%</b>
<b>TOTAL PAYS NON PARTENAIRES*</b>	<b>237 145</b>	<b>377 736</b>	<b>-59,3%</b>
<b>TOTAL PAYS ETRANGERS</b>	<b>2 124 781</b>	<b>2 837 684</b>	<b>+33,6%</b>
<b>FRANCE</b>	<b>12 782 272</b>	<b>14 093 337</b>	<b>+27,2%</b>
<b>Total pays de la plaque identifié (France + Pays étrangers)</b>	<b>14 907 053</b>	<b>16 931 021</b>	<b>+13,6%</b>
Part pays étrangers / total France et pays étrangers	14,3%	16,8%	

source : ANTAI -  
Données mises à  
jour le 19/01/2023

\* Les dossiers d'infraction et avis de contravention du Royaume-Uni sont comptabilisés dans le total des « pays de l'UE - partenaires » pour l'année 2020 et dans le total des pays « hors UE » pour l'année 2021. De même, ils sont comptabilisés dans «TOTAL PAYS PARTENAIRES» pour l'année 2020 et dans «TOTAL PAYS NON PARTENAIRES» pour l'année 2021. En effet, le partenariat avec le Royaume-Uni a pris fin dès janvier 2021, conséquence du Brexit.

# LA VERBALISATION ÉLECTRONIQUE DES CONTRAVENTIONS : un large spectre d'infractions et d'agents verbalisateurs désormais concerné

Depuis sa mise en service il y a une dizaine d'années, le dispositif du Procès-Verbal électronique offre de réelles opportunités et facilités d'emploi aux agents verbalisateurs engagés sur le terrain pour gagner en efficacité et donc mieux réaliser leurs missions en mobilité. Chaque année, un nombre croissant d'infractions sont intégrées au dispositif du Procès-Verbal électronique, qui attire également davantage de services verbalisateurs. Forte de son utilité désormais reconnue et éprouvée, cette solution numérique constituera l'un des outils essentiels installés sur les terminaux du « réseau Radio du Futur » (RRF), un réseau très haut-débit et souverain des services de sécurité et de secours.

i

## À RETENIR...

La **centralisation du traitement** des messages d'infraction offre **un gain important de productivité**

## > Une activité toujours en hausse, même avec la disparition des contrôles sanitaires

### Les intérêts multiples de la verbalisation électronique

Le dispositif du « PVe » **substitue au carnet à souche des outils fixes et nomades de verbalisation**. L'infraction est constatée par l'agent verbalisateur et enregistrée dans cet outil électronique dédié qui transmet directement les données au Centre National de Traitement (CNT) de Rennes. L'avis de contravention, au stade forfaitaire, est **édité et envoyé automatiquement** au contrevenant par l'ANTAI, qui assure également l'exploitation des outils permettant le paiement et les contestations auprès du Ministère public. Un tel traitement permet de **réduire les coûts de gestion** grâce à la suppression de tâches matérielles répétitives.



La centralisation du traitement des messages d'infraction offre également **un gain important de productivité**.

Par ailleurs, l'utilisation d'outils modernes et fiables pour constater l'infraction **contribue à réduire les**

**risques d'erreurs** par rapport au procès-verbal manuscrit, en limitant au strict minimum les tâches de rédaction et en assurant **un archivage électronique sécurisé** des procès-verbaux.

### Des traitements nombreux et performants en 2022

En 2022, la police et la gendarmerie nationales ont relevé 13,9 millions de contraventions au travers des terminaux PVe. **Plus de 96 % des verbalisations dressées par les forces de sécurité intérieure ont fait l'objet d'un avis de contravention en 2022**, soit un ratio ACO/DIF du PVe Etat de 96,9 % en 2022.

Au total, sur l'ensemble de l'année 2022, le nombre d'avis de contravention initiaux PVe (périmètre contraventionnel) s'est élevé à **13 millions**, en légère baisse par rapport aux années Covid-19 qui avaient observé une nette augmentation des contrôles liés au respect des mesures sanitaires, surtout pendant les périodes de couvre-feu ou de confinement. **Toutefois, si l'on fait abstraction des infractions sanitaires liées à la pandémie (40 000 en 2022 contre 1,2 millions en 2021), le niveau d'activité progresse de +4,5 %.**

Cette augmentation est pour partie liée à la mise à disposition sur la solution PVe d'un volume croissant de nouvelles natures d'infraction (NATINF) susceptibles de donner lieu à contraventions (environ 1900 en 2022).

### Des natures de contraventions de plus en plus diversifiées, avec un socle toujours important d'infractions routières

**Les infractions relatives au périmètre de la sécurité routière, avec ou sans interception du conducteur, restent largement majoritaires (97,6 %) au sein des verbalisations effectuées via PVe en 2022.** Cette part remonte par rapport à 2021 (89,2 %), mais reste inférieure à celle des années antérieures à la crise sanitaire (plus de 98,0%). La part des infractions relatives à la covid-19 diminue significativement en 2022 (0,3 %) comparée à 2021 (- 8,2 points) et à 2020 (-13,5 points).

Déjà fortement en baisse depuis le début de l'année 2022 (35 000 infractions contre 1,2 million en 2021), les infractions sanctionnant le non-respect des règles sanitaires ne sont en effet plus verbalisées depuis le 1<sup>er</sup> août 2022. En ce qui concerne les **autres catégories d'infractions hors périmètre routier** (nuisances sonores, dépôts d'ordures, animaux, tabac, etc.) leur part reste quasiment stable entre 2021 et 2022 et leur volume reste **modeste** par rapport à l'ensemble du PVe (un peu plus de 300 000 infractions).

# 13,9 M

## de contraventions

relevées par la police et la gendarmerie nationales au travers des terminaux PVe

# 97,6%

## verbalisations via PVe

(contraventionnel) relatives au périmètre de la sécurité routière

### RÉPARTITION DES DOSSIERS CONTRAVENTIONNELS RELEVÉS PAR PVE SELON LE PÉRIMÈTRE ROUTIER OU NON ROUTIER (EN DATE D'INFRACTION)





**120 000**  
terminaux individuels  
étaient ainsi connectés  
à la solution Pve fin 2022  
(contre 60 000 fin 2021)

## > Des forces mieux équipées sur le terrain

### Le déploiement de terminaux individuels

En 2022, l'usage du procès-verbal électronique par les forces de l'ordre s'est encore accentué, grâce au **renouvellement du parc de terminaux mobiles engagés par le ministère de l'Intérieur sur le périmètre de la police nationale et de la gendarmerie nationale (projet NEO2)**. En particulier, de nombreux services de la police nationale ont ainsi vu une évolution notable dans leur manière de fonctionner, passant de solutions de verbalisations collectives (tablettes) à des solutions individuelles (smartphones). **Fin 2022, 120 000 terminaux individuels étaient ainsi connectés à la solution Pve (contre 60 000 fin 2021)**. Le parc NEO2, dont le déploiement est à présent presque achevé, doit permettre courant 2023, de doter chaque utilisateur Pve d'un terminal individuel.

### Le déploiement du paiement immédiat des contraventions

Parallèlement, le paiement immédiat par carte bancaire sur terminal mPos poursuit sa croissance. Le taux d'utilisation par les agents est en **hausse constante** depuis la fin de livraison des 5000 appareils en janvier 2022. Est également expérimentée une autre solution de paiement immédiat, qui ne nécessite pas de lecteur de carte bancaire, et qui s'appuie concrètement sur l'envoi par SMS<sup>2</sup> par l'agent verbalisateur, directement sur le téléphone du contrevenant, d'un hyperlien menant au même site de télépaiement que celui utilisé pour le règlement différé.

<sup>2</sup> Il est important de souligner que cet envoi se fait systématiquement en présence de l'agent verbalisateur, afin d'éviter tout risque de confusion avec certaines campagnes de fraude par SMS récemment observées : il a en effet été constaté au cours des derniers mois que des escrocs utilisent la technique dite du « phishing », consistant à adresser des volumes considérables de SMS à de grandes populations d'utilisateurs sélectionnés au hasard, visant à leur soutirer des informations personnelles telles que des coordonnées bancaires en se faisant passer pour l'ANTAI et en leur faisant croire qu'ils sont redevables d'une amende ou d'un FPS.

## > Le PVe, un outil du quotidien désormais indispensable pour les services verbalisateurs locaux

### La progression du service auprès des collectivités territoriales

La généralisation de la verbalisation électronique est achevée dans les services du ministère de l'intérieur (police et gendarmerie nationales) depuis juin 2012, conformément au calendrier initial, et le déploiement de la solution électronique continue sa progression dans des collectivités territoriales volontaires. Courant 2022, **234 nouvelles collectivités ont signé une convention PVe avec l'ANTAI**, passant ainsi de 4591 en 2021 à 4825 en 2022. La proportion utilisant des terminaux mobiles et celles exploitant uniquement un accès par terminal fixe au Centre National de Traitement reste sensiblement la même, à savoir respectivement répartie en deux tiers, un tiers.

**En 2022, les communes équipées du PVe ont généré 7,8 millions d'avis de contravention (ACO) initiaux contre 7,7 millions en 2021.**

### Evolution des démarches d'accès à la verbalisation électronique

Afin d'uniformiser l'ensemble des conventions reliant l'ANTAI aux différentes entités verbalisatrices, mais également de leur faciliter l'accès à l'espace réservé, un **projet de reconventionnement d'envergure** a été entrepris et, devrait être engagé en 2023.

### Des acteurs de plus en plus nombreux à vouloir entrer dans la verbalisation électronique

Devant l'extinction des formulaires papier de verbalisation (carnets à souche, timbre amende) et l'efficacité constatée du dispositif PVe, **des acteurs publics et privés habilités à verbaliser des infractions sont de plus en plus nombreux à solliciter l'ANTAI** pour accéder à la verbalisation électronique, notamment en matière de police de l'environnement. Des évolutions

réglementaires ont donc été engagées, afin de permettre cette extension qui devrait se concrétiser en 2023.

Parallèlement, les gardes particuliers constituent une nouvelle catégorie d'agents verbalisateurs autorisée à recourir à cette solution technique, pour une liste d'infractions au code de la route définies par le décret du 22 juillet 2022 et constatées sur leurs terrains d'activité. L'ouverture du service nécessitera de prendre en charge les modalités procédurales spécifiques auxquelles ces catégories d'agents sont soumises.



Des acteurs publics et privés habilités à verbaliser des infractions sont de plus en plus nombreux à solliciter l'ANTAI pour accéder à la verbalisation électronique, notamment en matière de police de l'environnement.

### NOMBRE D'AVIS DE CONTRAVENTION INITIAUX GÉNÉRÉS PAR LES COMMUNES ÉQUIPÉES

2021  
**7,7**  
millions  
d'ACO initiaux

2022  
**7,8**  
millions  
d'ACO initiaux



## > L'outil Pve intégré d'emblée au projet stratégique « Réseau Radio du Futur »

**Garantir la continuité et la fluidité des communications critiques est essentiel pour la protection des personnes et des biens notamment face aux menaces et aux accidents du quotidien** (agressions, accidents de la route, incendies ...).

L'objectif du réseau « Radio du Futur » (RRF) qui est en instance de déploiement par le ministère de l'Intérieur, est d'**offrir un système de communication haut débit** (4G puis 5G), **sécurisé, résilient et pleinement interopérable** avec l'ensemble des utilisateurs participant au continuum de sécurité et de secours, qui leur permette de communiquer instantanément et de bénéficier de **nouvelles fonctionnalités : appels vidéo, partage de position, envoi d'électrocardiogrammes, etc.** Outre la police nationale et la gendarmerie nationale, sont notamment concernés par ce déploiement la sécurité civile, les services médicaux d'urgence, les polices municipales, etc. Concernant la solution PVe, l'objectif pour l'ANTAI, en lien étroit avec la direction de projet RRF, est de

permettre le portage des solutions de verbalisation électronique existantes sur les futurs terminaux de ce réseau. Ceci concerne non seulement la solution propre à la police et à la gendarmerie, qui est fournie directement par l'ANTAI elle-même, mais aussi celles des sociétés privées qui fournissent aujourd'hui des solutions entièrement intégrées (matériels et logiciels) aux autres acteurs habilités à constater des infractions forfaitisées, notamment les polices municipales. Ceci permettra à tous ces acteurs de **disposer d'un outil unifié pour réaliser l'ensemble de leurs missions.**

Une première vague de déploiement du RRF interviendra dès 2024 dans 24 départements, dont la plupart ont vocation à accueillir des épreuves des jeux Olympiques et Paralympiques de 2024.



© CNT Rennes / Pierre CHABAUD

La construction puis les tests d'une première version du RRF s'étendront sur plusieurs mois, afin de **sécuriser la robustesse technique de la solution et son appropriation par les futurs utilisateurs**, et le déploiement sur l'ensemble du territoire national sera ensuite effectué en plusieurs vagues s'étalant sur 2025 et 2026.



### À RETENIR...

L'objectif pour l'ANTAI, en lien étroit avec la direction de projet RRF, est de permettre le **portage des solutions de verbalisation électronique existantes sur les futurs terminaux de ce réseau**

# 02

## LES NOUVEAUX DÉFIS pour l'ANTAI



# NOUVELLES AMENDES FORFAITAIRES DÉLICTUELLES : l'accélération de la forfaitisation

Dispositif moderne destiné à alléger la charge des tribunaux judiciaires et à accélérer le traitement d'un ensemble d'infractions pénales déterminées par la loi, la forfaitisation des délits a désormais fait ses preuves : près de 300 000 délits forfaitisés, à la fois simples à caractériser sans enquête et constituant un contentieux de masse, ont ainsi été relevés par la Police et la Gendarmerie Nationales en 2022, soit près d'un tiers de plus qu'en 2021. Outre les six délits déjà traités en 2022 de manière automatisée sur tout ou partie du territoire, la Loi d'Orientation et de Programmation du Ministère de l'Intérieur (LOPMI) a fait changer cette politique de dimension en forfaitisant 85 délits supplémentaires. Un défi numérique, humain et technique, que l'Agence et ses partenaires se préparent d'ores et déjà activement à relever.

i

## À RETENIR...

Près de 290 000 AFD ont été envoyées en 2022, soit près d'un tiers de plus qu'en 2021

## > Une mesure de simplification qui a fait ses preuves en cinq années d'exercice

### Un outil de politique pénale déjà élargi à 13 délits ciblés par le législateur avant la LOPMI

La loi de modernisation de la justice du XXI<sup>e</sup> siècle a d'abord rendu la procédure de l'amende forfaitaire applicable à trois délits routiers : la conduite sans permis, la conduite sans assurance et la conduite avec un permis non adapté à la catégorie du véhicule, qui a été mise en place par l'ANTAI dès 2018, en lien étroit avec l'ensemble des administrations concernées. Le dispositif des amendes forfaitaires délictuelles (AFD) a ensuite été **étendu au-delà du champ routier**, notamment par la loi du 23 mars 2019 de programmation 2018-2022 et de réforme pour la justice, qui incluait en particulier le **délit d'usage illicite de stupéfiants**, généralisé le

1<sup>er</sup> septembre 2020 sur l'ensemble du territoire, puis par d'autres textes votés par la suite élargissant peu à peu la portée de cette procédure.

Ainsi, malgré la crise sanitaire, l'ANTAI a pu procéder à l'extension du dispositif de forfaitisation en lançant l'expérimentation de deux nouvelles amendes forfaitaires à compter d'octobre 2021. La première expérimentation a concerné l'**occupation illicite d'une partie commune d'immeuble collectif**, visant des personnes qui occupent à plusieurs les espaces communs ou les toits et empêchent délibérément l'accès ou la libre circulation des personnes ou le bon fonctionnement des dispositifs de sécurité et de sûreté (portes coupe-feu, extincteurs, systèmes de désenfumage). La forfaitisation de ce

i

Un spectre de plus en plus large de délits concernés par la forfaitisation

délit a été généralisée le 1<sup>er</sup> février 2022. La seconde expérimentation vise l'**installation illicite sur le terrain d'autrui**, en vue d'y établir une habitation, même temporaire, sur un terrain appartenant à une commune ou à tout autre propriétaire sans être en mesure de justifier de son autorisation.

Enfin, dans le cadre de nouvelles lois votées en début d'année 2022, **plusieurs nouveaux délits ont fait l'objet d'une forfaitisation, et sont en cours de développement**, voire de tests en grandeur réelle : vente à la sauvette et vol simple, délit d'introduction d'objets interdits dans une enceinte sportive, et abandon ou dépôt de déchets.

## FORFAITISER UN DÉLIT



moderniser et accélérer la procédure pénale, sans affaiblir sa sanction ni les droits des citoyens

### Une procédure moderne adaptée à la nature délictuelle des infractions

Face à la délinquance du quotidien, **la présence renforcée sur la voie publique des policiers et des gendarmes va de pair avec des moyens d'action modernisés et une procédure pénale simplifiée.** La forfaitisation vise des délits simples à caractériser sur la voie publique et ne nécessitant pas d'acte d'enquête particulier, mais susceptibles de représenter un grand nombre de cas, et donc d'engorger la capacité d'action des juridictions pénales. Au surplus, cette facilité d'action, dont la validité a été reconnue à plusieurs reprises par le Conseil constitutionnel, **préserve le**

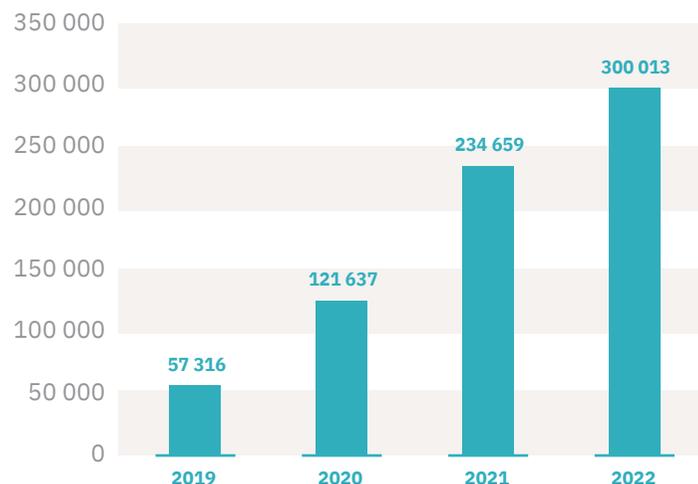
**caractère délictuel de l'infraction**, la loi prévoyant une inscription de celle-ci au casier judiciaire de la personne : le montant des amendes ainsi que les modalités de traitement de ces infractions ont ainsi été adaptés au caractère plus sévère de la répression, et plusieurs conditions (majorité, reconnaissance de l'infraction, etc.) encadrent la procédure. Enfin, le recours à cet outil de politique pénale s'adapte à la réalité de chaque territoire en fonction de la politique du Parquet territorialement compétent. Elle permet une sanction pénale plus rapide.



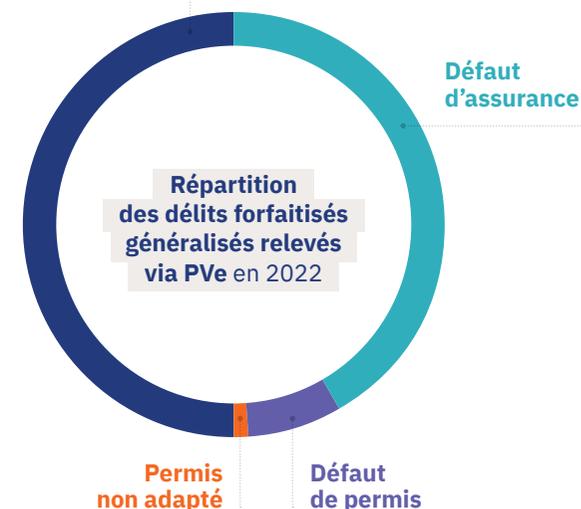
## Un traitement simplifié de masse

L'automatisation des procédures permet un traitement de masse : les 3 AFD routières représentent ainsi un volume de 430 363 délits verbalisés depuis leur mise en œuvre effective en 2018 tandis que l'AFD stupéfiants a permis de verbaliser 277 883 délits depuis sa généralisation le 1<sup>er</sup> septembre 2020, ce qui constitue une véritable amélioration de la réponse pénale vis-à-vis de ces infractions, par rapport à la situation antérieure.

## Nombre de dossiers d'infractions délictuelles forfaitisées par année (en date d'infraction)



## Usage de stupéfiants



## EN 2022, LES FORCES DE L'ORDRE ONT VERBALISÉ PRÈS DE 300 000 AFD

soit près d'un tiers de plus qu'en 2021 (+28 %), dont :



**127 000**

AFD conduite sans assurance

⊕ 21%

soit 10 600 par mois en moyenne



**21 900**

AFD conduite sans permis

⊕ 8%

soit 1 800 par mois en moyenne



**3 000**

AFD conduite avec permis non adapté

⊕ 16%

soit 250 par mois en moyenne



**143 000**

AFD usage de stupéfiants

soit 11 900 par mois en moyenne



**5 100**

AFD occupation illicite de parties communes d'immeubles

Parmi l'ensemble des dossiers relatifs aux délits routiers forfaitisés relevés par les forces de l'ordre en 2022, 84 % concernent un défaut d'assurance, 14 % une conduite sans permis et 2 % une conduite avec une mauvaise catégorie de permis.

**Sur l'ensemble des délits relevés en 2022, les délits d'usage illicite de stupéfiants représentent ainsi à eux-seuls 48% des AFD.**

⊕ ⊖ ⊖ Évolution par rapport à 2021

## > La révolution de la forfaitisation : un défi numérique, humain et technique

### Un changement de dimension permis par la Loi d'Orientation et de Programmation du Ministère de l'Intérieur et des Outre-mer (2023-2027)

Le législateur a introduit une réelle révolution du cadre établi en choisissant de **rendre la forfaitisation applicable à 85 délits de natures très diversifiées** : ils concernent tout aussi bien la vie économique (filouterie, exercice illégal de l'activité d'exploitant taxi ou de VTC, etc.), l'environnement que, par exemple, le port d'armes de catégorie D, l'atteinte à la circulation des trains, l'intrusion non autorisée dans une école, ou encore des délits en matière de chien d'attaque, etc.

La loi a également introduit **plusieurs changements de paradigme** : par exemple, pour certains délits forfaitisés la consignation ne sera plus obligatoire en cas de contestation.

### Des évolutions ambitieuses du dispositif de traitement pour industrialiser la mise en place des nouvelles AFD prévues par la LOPMI

Grâce à l'expérience acquise ces dernières années, l'ANTAI et ses partenaires seront en mesure d'**intégrer plus rapidement la plupart des nouvelles amendes forfaitaires délictuelles**.

Néanmoins, l'intégration d'un volume aussi élevé de délits forfaitisés dans le dispositif Pve et leur traitement grâce au système d'information délictuel (SID) nécessite d'**adapter le dispositif établi**. À cet effet, l'ANTAI a d'ores et déjà amorcé une réflexion qui tient compte du calendrier de renouvellement de l'ensemble des marchés publics de fonctionnement actuels (programme CNT5), pour optimiser l'outillage technique existant, puis envisager l'industrialisation du processus.

Par ailleurs, un nombre limité de catégories d'infraction parmi les AFD introduites par la loi présentent des spécificités, qui vont amener l'ANTAI à devoir réaliser **un travail spécifique d'adaptation des chaînes pour les mettre en œuvre** : dispense de consignation, verbalisation d'une personne morale, verbalisation par une catégorie d'agent verbalisateur autre que policier ou gendarme. Enfin, des travaux sont prévus pour étendre la procédure d'AFD aux personnes résidant à l'étranger.

i

Avec la LOPMI, plusieurs dizaines de délits supplémentaires vont être concernés par la forfaitisation

**13 délits**  
(forfaitisés  
par le législateur  
avant la LOPMI)

**85 délits**  
(LOPMI)

## LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS (LOM) : la verbalisation prochaine des infractions environnementales

Illustrant la diversification des missions de l'Agence, qui recouvrent désormais un large spectre d'infractions et de politiques de sécurité, plusieurs nouveaux dispositifs de contrôle automatisé prévus par la Loi d'Orientation des Mobilités devraient être expérimentés prochainement grâce aux avancées obtenues en interservices.

### 4 dispositifs de contrôle automatisé mobilisent l'ANTAI

Dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités, l'ANTAI est mobilisée sur quatre projets **pour la mise œuvre de dispositifs de contrôle avec du Contrôle Automatisé et/ou de la Verbalisation Assistée par Ordinateur (VAO).**



#### Voies réservées (art. 39 LOM)

Elles sont prévues sur le réseau national concédé et dans certaines collectivités territoriales et permettent d'accorder, de façon permanente ou temporaire, **une priorité de circulation à certains types de véhicules : les transports en commun, les taxis** (sur décision locale), **le covoiturage** (2 occupants et +, 3 occupants et +) et **les véhicules à très faibles émissions.**

Le contrôle est basé sur la consultation des fichiers de véhicules autorisés à circuler et la présence de dispositifs homologués de comptage d'occupants des véhicules, complétés par une détection de silhouette. Les véhicules non autorisés seront verbalisés par des agents assermentés relevant généralement des forces de police municipale ou métropolitaine des collectivités territoriales concernées, et, dans certains cas particuliers par des agents des forces de sécurité intérieure.



### Zones à faibles émissions mobilité (art. 86 LOM)

Ce dispositif est obligatoire dans les villes ou métropoles où les critères de qualité de l'air ne sont pas respectés (11 concernées dans un premier temps puis 35 dans un second temps).

Les modalités légales prévoient :

- Un **contrôle restreint à 15% du trafic journalier de la zone**
- Un dispositif de **contrôle actif maximum tous les 40km de voirie**
- La **limitation sur une période du nombre d'infractions par véhicule**

Ces contrôles sont basés sur la consultation de fichiers permettant d'identifier les véhicules autorisés à

circuler (liste Crit'Air, liste blanche locale propre à chaque zone définie par les collectivités territoriales concernées, liste blanche nationale dont celle des personnes à mobilité réduite (PMR)).

Il est prévu une verbalisation prononcée au niveau d'un centre spécialisé propre à chaque ZFE, par des agents assermentés relevant des forces

de police municipale ou métropolitaine des collectivités territoriales concernées.

Le déploiement effectif des ZFEm, et notamment des contrôles permettant d'assurer leur respect par les automobilistes, fait partie des **priorités du Gouvernement**, dans un contexte de condamnation de la France par la CJUE pour non-respect des valeurs limites pour la qualité de l'air.



### Contrôle des nuisances sonores art. 92 LOM)

Il s'agit de procéder au contrôle des émissions sonores.

Ce contrôle s'effectue sur tous les véhicules (sauf forces de sécurité intérieure et véhicules de secours). Il repose sur **des capteurs spécifiques de mesure du niveau sonore émis**, complétés par des systèmes de lecture de plaque, afin de **sanctionner les véhicules dont le niveau de bruit n'est pas conforme aux limitations réglementaires**.

Au cours de l'année 2022, un premier dispositif sans verbalisation a été expérimenté avec un premier échantillon de l'ordre de 12 radars déployés sur 8 sites.



### Détection des véhicules en surcharge – Pesage en marche (art.103 LOM)

Il s'agit de contrôler le poids maximum des véhicules de transports de marchandises ou de transports en commun (Poids Lourds et Véhicules Utilitaires Légers). Ce contrôle repose sur des capteurs spécifiques installés dans la chaussée, complétés par des systèmes d'identification des silhouettes des véhicules en circulation afin de sanctionner les véhicules en surcharge. À terme, une trentaine de radars pourraient être déployés sur les principaux axes routiers de transport de marchandises ou de voyageurs. Les modalités exactes de verbalisation sont en cours de définition avec les services spécialisés du ministère chargé des transports.

i

Des capteurs spécifiques installés dans la chaussée, complétés par des systèmes d'identification des silhouettes des véhicules en circulation permettront de détecter les véhicules en surcharge.

## > Les prochaines étapes

L'ANTAI a participé en 2021 et 2022 à une **cinquantaine d'ateliers** avec le ministère de la Transition Ecologique, qui pilote les projets, la Délégation à la Sécurité Routière et des représentants des collectivités territoriales concernées afin d'échanger sur les architectures qui pourraient être mises en place, les nouvelles natures d'infractions à implémenter, les nouveaux avis de contravention à envoyer avec comme objectif pour l'ANTAI d'optimiser les calendriers et les coûts pour intégrer ces projets dans la chaîne de contrôle automatisé.

**La mise en service du projet ZFEm est prévue début juillet 2024** pour les premiers sites pilotes et le déploiement devrait s'échelonner jusqu'en 2026 pour couvrir progressivement l'ensemble des sites prévus. Pour cela l'ANTAI a commencé ses travaux de développement début 2022 pour réaliser les outils permettant la constatation des faits et le traitement des contraventions en résultant, en étroite coordination avec le Département du contrôle automatisé de la DSR, qui est pour sa part en charge de spécifier les dispositifs de détection amont et de préparer avec l'UGAP le marché public qui permettra aux métropoles concernées de procéder de façon simple à l'achat et au déploiement de ces capteurs.

Concernant le **projet « contrôle des nuisances sonores »** et le projet **« voies réservées »**, **les premières verbalisations, sous forme de VAO, sont attendues au second semestre 2023**, après homologation des équipements de terrain déployés pour le contrôle des nuisances sonores.

# LA DIRECTION DE L'INNOVATION ET DES NOUVEAUX PROJETS : plusieurs avancées en 2022

Créée en 2019, la direction de l'innovation et des nouveaux projets a pour rôle de piloter l'innovation au sein de l'Agence, de gérer les activités liées à l'exploitation et la valorisation des données et de conduire les nouveaux projets spécifiques et complexes nécessitant un fort investissement dans la phase de définition de la solution. Retour sur l'année 2022 qui a vu éclore et grandir plusieurs projets innovants.



## Le développement d'une nouvelle chaîne de traitement

Conformément à sa feuille de route, la direction de l'innovation pilote les travaux menés par l'Agence en lien avec ses partenaires pour le **développement de la nouvelle chaîne de traitement nécessaire à la mise en place des quatre nouveaux contrôles prévus par la Loi d'Orientation des Mobilités** (ZFE-m, voies réservées, pesage en marche et radars sonores). En particulier, elle a pris en charge le développement de la chaîne de traitement automatisé des infractions LOM en sortie des équipements de terrain, qui sera testée en 2023 pour être prête au déploiement dès l'installation des premiers équipements de terrain ZFE. Elle a également pris en charge la conception, en lien étroit avec la direction technique, des modifications des chaînes de traitement actuelles nécessaires pour permettre les spécificités de traitement des infractions relevées lors des expérimentations prévues par la LOM.



## La mise en œuvre d'une offre de services data

Cette offre de service répond à deux enjeux majeurs :

- **Le suivi des processus internes** : ce projet permet notamment à la direction technique de connaître l'état des stocks des dossiers d'infraction en quasi temps réel au travers de la mise en place de tableaux de bords dédiés et, parallèlement, de détecter plus rapidement d'éventuels dysfonctionnement des chaînes de traitement et d'en identifier les causes.
- **La lutte contre la fraude** : l'ANTAI a développé pour les agents de la cellule « Multirécidivistes et Appui Judiciaire » du CACIR une interface applicative permettant de saisir une réquisition et d'obtenir automatiquement et immédiatement la réponse.



## Le traitement d'images par l'Intelligence Artificielle

En 2022, trois projets ont été lancés et sont en cours de développement ou de déploiement en matière d'intelligence artificielle :

- **L'anonymisation des images radars** (floutage automatique des visages et plaques d'immatriculation contenus dans une image), notamment au bénéfice du projet ZFE-m de la Loi d'Orientation des Mobilités ;
- **La détection automatique de motos en approche dans un cliché radar** : la plaque d'immatriculation n'étant pas visible dans le cas où la moto est photographiée de face, les dossiers seront orientés vers une file spécifique de constatation pour faciliter le travail des agents du CACIR. Le pôle a fait appel à la start-up Wintics afin de tester sa solution sur les images radar de l'ANTAI et a également réalisé ses propres développements. Les résultats encourageants obtenus permettent d'envisager prochainement le déploiement de cette solution ;
- **L'optimisation de l'identification des véhicules** par le développement d'un outil de reconnaissance de plaques d'immatriculation, dans le cadre d'un dispositif de Convention Industrielle de Formation par la Recherche. Ce projet de thèse sera co-piloté par le laboratoire IRISA de Rennes et s'appuiera sur les bases d'images de l'ANTAI.



## LES PERSPECTIVES 2023

En 2023, les travaux de la DINP devraient se poursuivre, avec l'objectif de réaliser la recette applicative de l'intégralité de la nouvelle chaîne de traitement pour les contrôles de la Loi d'Orientation des Mobilités et son transfert en maintenance applicative, de mettre en production les technologies d'anonymisation et de reconnaissance des motos de face, et de poursuivre les travaux sur la reconnaissance de plaque et sur les traitements de données.

# FOCUS+

FOCUS SUR UN MÉTIER PHARE  
DE LA DIRECTION DE L'INNOVATION  
ET DES NOUVEAUX PROJETS :

## Ingénieur expert en traitement d'images

La Direction de l'Innovation compte de nombreux atouts, parmi lesquels un certain nombre de profils experts et pluridisciplinaires qui font vivre les projets portés.

Laurent, ingénieur expert en traitement d'images, en fait partie. Explications sur ce métier méconnu mais indispensable à l'Agence.



**Laurent**

ingénieur expert en traitement d'images

**Le métier d'ingénieur expert en traitement est encore peu connu, mais son rôle est pourtant central pour l'Agence compte-tenu de ses domaines d'expertise.**

**Quel est ton parcours ? Pourquoi avoir rejoint l'ANTAI ?**

J'ai une formation d'ingénieur en traitement d'images obtenue à l'IFISIC de Rennes. Après un stage d'étude dans le domaine de la reconstruction d'images 3D aux Etats-Unis chez General Electric, j'ai intégré une filiale de La Poste à Nantes en tant qu'ingénieur R&D. Au contact de chercheurs de l'ancien Service

Technique de Recherche de la Poste j'ai participé au développement de modules d'identification et d'indexation de documents pour l'analyse de factures et d'enveloppes. En 2006, je suis revenu à Rennes dans une équipe de Recherche du laboratoire IRISA pour concevoir des reconnaissseurs d'écriture manuscrite, et j'ai participé à la rédaction d'articles pour des conférences, une activité passionnante. En 2013, j'ai été recruté par Docaposte pour travailler sur des projets de traitement d'images de radars routiers et de courriers entrants du programme CNT. Et finalement, en 2021, dans la continuité, je suis passé du fournisseur au client : en rejoignant l'ANTAI.

#### En quoi consiste ton métier au sein du pôle Data ?

Aujourd'hui, l'Agence et la direction de l'innovation m'offrent **les moyens d'étudier en profondeur tous les sujets autour de la donnée en général, et des photos des radars routiers en particulier.**

Ma mission principale à l'ANTAI consiste à développer et à évaluer des solutions d'analyse d'images et de traitement de la donnée. Par exemple, en ce moment, je travaille sur un réseau profond de détection de moto en approche sur cliché radar, afin de les écarter tôt dans la chaîne de traitement.

#### Comment te positionnes-tu vis-à-vis des autres directions et collaborateurs de l'Agence ?

Au sein du pôle data et innovation, **je travaille en collaboration avec les ingénieurs Data.** Nous

partageons notre compréhension du modèle de données du SI de l'ANTAI et échangeons sur des problématiques de datascience. Mais nous ne travaillons pas de façon cloisonnée, et partageons nos travaux avec les autres collaborateurs en interne. Par exemple, avec la direction technique, je me positionne comme un fournisseur de technologie et d'analyse. Actuellement, **je développe un module intelligent capable de reconnaître les véhicules prioritaires** (pompiers, SAMU, etc.) afin de créer une file de traitement spécifique pour ces clichés radar.

#### La plateforme Data constitue un outil précieux pour la direction de l'innovation qui permet d'accélérer les analyses conduites et de décloisonner les usages.

#### Quels intérêts en retires-tu au quotidien ?

La mise au point de mes briques d'Intelligence Artificielle repose sur **l'apprentissage à partir de données du SI de l'ANTAI.** La plate-forme Data permet d'accéder à ces données, de les manipuler et de les transformer grâce des interfaces homme-machine très intuitives, rendant la tâche presque ludique. Elle me permet également de piloter l'apprentissage et l'évaluation de mes modèles statistiques à travers des rendus graphiques. Comme elle assure la reproductibilité et la traçabilité de mes expérimentations, mes proches collaborateurs peuvent suivre mes avancées et facilement relancer d'autres essais sur les modèles créés. Autant dire que sans elle, il n'y aurait pas d'Intelligence Artificielle à l'ANTAI !



Ma mission principale à l'ANTAI consiste à développer et à évaluer des solutions d'analyse d'images et de traitement de la donnée.



# 03

## MIEUX ACCOMPAGNER

nos partenaires et les usagers

# L'ACCOMPAGNEMENT USAGERS : des services en ligne plus intuitifs, plus rapides et accessibles de tous les publics

L'ANTAI ne limite pas uniquement sa prestation à l'envoi postal des avis de contravention, elle accompagne les usagers dans leurs démarches en leur fournissant divers outils multicanaux, qu'elle s'attache à améliorer chaque année afin de faciliter l'accès aux informations et la bonne compréhension de ses services ou encore la sécurisation des données des usagers. Numérique, vocal ou papier, l'objectif est de proposer à tous une relation de confiance grâce à une information fiable mais aussi des services facilitant l'autonomie des personnes les plus en difficulté. En appui, le centre de ressources et de contact permet d'accompagner et de réassurer les usagers sur le suivi de leur dossier et les difficultés qu'ils pourraient rencontrer dans leur démarche. En 2022, des actions de simplification de l'information, d'amélioration du webdesign et de l'accessibilité ont permis entre autres une hausse de la consultation du site Internet qui a atteint un niveau sans précédent.

i

## À RETENIR...

L'accessibilité numérique constitue, pour l'Agence, une priorité de la transformation de la relation usagers

## > Site web de l'ANTAI, un vecteur d'information essentiel

L'information des usagers faisant partie des missions fondatrices et principales de l'Agence, le site web de l'Agence est devenu un vecteur d'information essentiel pour les différents usagers.

À ce titre, il s'est enrichi en 2022 avec par exemple :

- la foire aux questions (FAQ) qui propose désormais plus de 80 questions et réponses grâce à une sélection via des mots-clés comme « Contestation, Désignation, permis et points, qui fait quoi ?, usurpation d'identité », etc.
- la rubrique dédiée aux professionnels rappelant clairement la réglementation concernant

l'obligation de désignation du conducteur au moment de l'infraction selon la situation de chacun (entrepreneur individuel, représentant légal d'une personne morale et gestionnaire de parc automobile), et la démarche à suivre pas à pas.

- la création d'une page web d'aide à la numérisation des documents demandés en cas de contestation en ligne afin d'accompagner les usagers vers davantage d'autonomie numérique dans leurs démarches administratives.





# 3,2

millions d'eACO  
envoyés en 2022

## > Moderniser et simplifier pour offrir une meilleure expérience

Afin de réduire le poids des formalités à accomplir et d'améliorer la relation avec l'ensemble de nos usagers (contrevenants, mis en cause, institutionnels, professionnels...), l'ANTAI a initié en 2015 une **démarche de simplification et de modernisation** en proposant deux parcours numériques : consulter et suivre son dossier d'infraction et contester son avis d'infraction. Après six années de service, il était important de moderniser le portail regroupant ces deux démarches en intégrant le **Design Système de l'Etat**, en améliorant l'accessibilité et en proposant davantage d'informations personnalisées selon la situation de chacun.

En 2022, l'Agence a ainsi candidaté au **programme France relance** afin de bénéficier d'une subvention permettant l'**accélération de la refonte du service** « Consulter mon dossier d'infraction » ainsi que le recrutement, pendant 8 mois, d'un designer « UX/UI », c'est-à-dire spécialiste des questions d'ergonomie informatique, en vue de revoir de fond en comble le contenu des pages et leur enchaînement. **L'objectif était d'offrir aux utilisateurs une meilleure expérience et un suivi personnalisé de leur dossier d'infraction** (cf. zoom).

## > Des usages qui sollicitent toujours plus nos services en ligne

De façon générale, **les usages numériques ont été brusquement amplifiés du fait de la pandémie, mais l'ensemble des secteurs constatent depuis deux ans que, loin de revenir au niveau d'avant COVID, ils s'installent au contraire de manière durable dans le quotidien des Français et ne cessent de croître**. Pour l'ANTAI, ce constat est notamment visible sur **la fréquentation de nos différents services en ligne qui ne cesse de progresser** : envoi de 3,2 millions d'eACO (2,5 millions en 2021), plus de 17,1 millions de visites sur le site web de l'ANTAI (en hausse constante depuis deux ans (12,2 millions en 2020 et 14,3 millions en 2021), plus de 5,6 millions de contestations et désignations réalisées en ligne (5,1 millions en 2021).

**Les paiements effectués de manière dématérialisée** restent stables par rapport aux années précédentes avec **75,9% de paiement en ligne** dont 57,1 % via Internet, 11,7 % via l'application mobile amendes.gouv et 1,4 % via le serveur vocal téléphonique 0806 20 30 40. Le chèque demeure le deuxième moyen de paiement avec un taux de 15,5 % en 2022.

L'ANTAI, en lien avec les ministères de la Justice et des Finances, expérimentera, à partir du premier trimestre 2023, la **solution du paiement fractionné** pour les amendes forfaitaires délictuelles, afin de permettre aux usagers de régler en plusieurs fois la somme demandée. L'intégralité devra être réglée dans les délais légaux impartis.

### LES SERVICES EN LIGNE



# 5,6 M

**de contestations et désignations en ligne**

contre 5,1 millions en 2021



**75,9 %**

**de paiements en ligne**

dont 57,1 % via Internet,  
11,7 % via l'application  
mobile amendes.gov



**17,1 M**

**de visites sur le site web**

en hausse constante depuis  
deux ans (12,2 millions en 2020  
et 14,3 millions en 2021)

## > Un centre de ressources et de contact pour un accompagnement personnalisé

Grâce à sa complémentarité avec les autres outils d'information de l'Agence, le centre de ressources et de contact est devenu un interlocuteur essentiel pour informer et accompagner un public en quête de réassurance et de précisions sur les différentes procédures, les cas de contestation ou encore les différentes modalités ou délais de paiement mais aussi sur les missions des différents intervenants de la chaîne.

Son activité s'est même intensifiée avec l'augmentation des appels et l'évolution des motifs d'appels. **En 2022, plus de 1,6 million d'appels ont été traités** par le centre de ressources et de contact, dont 57% concernaient le contrôle automatisé, 23 % le PVe contraventionnel, 8% les FPS, 5% les AFD, 4% les entrepreneurs ayant reçu un avis de contravention pour non désignation (ACO ND), 2% les étrangers et 1% les partenaires institutionnels ou privés de l'Agence.

À noter que le centre de ressources et de contact est joignable depuis un **numéro dédié aux contrevenants résidant en dehors du territoire national** et traite majoritairement ces appels étrangers en langue française (56%) puis en anglais (15%), en espagnol (14%), en allemand (9%) et en néerlandais (5%).



Depuis mars 2022 également, le centre de ressources et de contact est accessible aux personnes malentendantes ou aphasiques grâce à la solution **RogerVoice** qui permet de choisir le mode de communication le plus adapté à chaque besoin : langue des signes française (LSF), langue française parlée complétée (LfPC) ou encore transcription instantanée de la parole (TIP). Des interprètes se chargent de traduire instantanément les propos à nos téléconseillers. En 2022, 708 appels ont été traités avec majoritairement le mode

TIP (96%) puis LfPC (3%) et via la langue des signes française (1 %).

Enfin, pour répondre aux nouveaux usages, l'ANTAI a souhaité enrichir son canal téléphonique historique en proposant **de nouveaux canaux d'interaction digitaux accessibles 24/24 et 7/7** au bénéfice des usagers, comme le formulaire de contact mis en place sur le site web de l'Agence début 2023, qui pourra être suivi dans un second temps d'une solution de messagerie instantanée en court d'étude.



Plus de

**1,7 million**  
d'appels reçus

Plus de

**1,6 million**  
d'appels traités

Près de

**6 000** d'appels traités  
en moyenne par jour



**96%**

de qualité de service



**01'02'**

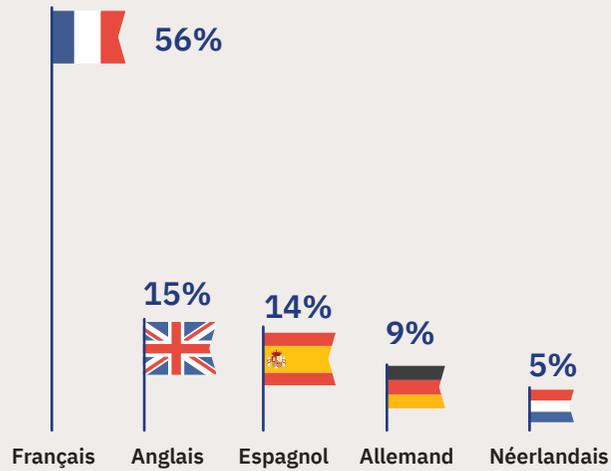
Durée moyenne d'attente (DMA)

**03'04'**

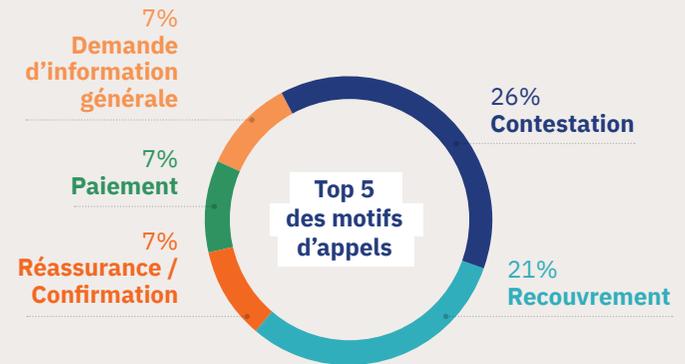
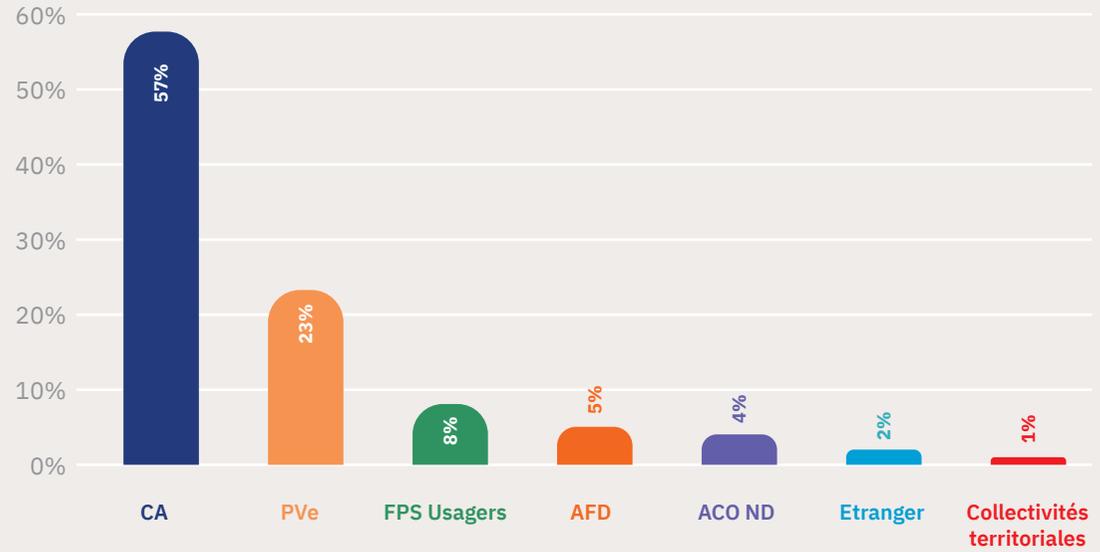
Durée moyenne de traitement (DMT)

**EN CHIFFRES**

**Pourcentage d'appels passés par langue au numéro dédié aux contrevenants résidant en dehors du territoire national**



**Répartition des flux d'appels au Centre d'appels de l'ANTAI et de leur typologie**





# FOCUS

## REFONTE DU PARCOURS « CONSULTER MON DOSSIER » : comprendre les difficultés rencontrées par les usagers, pour concevoir un parcours simplifié et enrichi

En 2022, l'Agence a décidé de réaliser une refonte complète du service en ligne « Consulter mon dossier d'infraction », lancé initialement en février 2015 et référencé parmi les 250 démarches les plus utilisées par les Français.

# 89%

taux moyen  
de conformité  
au test d'accessibilité

### > Une pratique inaugurée en 2017

#### Les objectifs étaient multiples :

- rendre l'accès à ce parcours plus **compréhensible et accessible par tous** ;
- **augmenter le taux de satisfaction des usagers**, en tenant compte de leurs attentes notamment sur les informations de suivi de leur dossier d'infraction ;
- favoriser une **meilleure compréhension des missions de l'ANTAI et de ses partenaires** pour chaque procédure concernée (le service « consulter mon dossier » ne couvrant que le CA et le PVe) ;
- **diminuer les appels au Centre de ressources et de contact** concernant cette typologie d'interrogation puisque les téléconseillers n'ont pas accès à l'intégralité des dossiers des usagers.

L'Agence a demandé à bénéficier d'une subvention du dispositif France relance permettant de lancer rapidement la réalisation des objectifs fixés. De février à septembre 2022, l'Agence a recruté également un designer UX/UI afin d'analyser dans un premier temps les nombreux retours recensés par l'Observatoire de la qualité des démarches en ligne, d'identifier les principaux irritants et de proposer à la fois de nouvelles maquettes en conformité avec le Design Système de la France (DSFR) et plusieurs pistes d'amélioration corroborées par des tests utilisateurs tout au long du projet. La phase de développement s'est accompagnée de tests d'accessibilité permettant d'améliorer à la fois le taux global et le taux moyen de conformité au référentiel général d'amélioration de l'accessibilité (RGAA) vis-à-vis des utilisateurs souffrant de handicap, qui dépassent désormais respectivement 75% et 89%.

**Hormis le nouveau webdesign conforme à la charte graphique des sites internet de l'État, les principales modifications concernent :**

- L'**enrichissement des données** de suivi des dossiers et leur regroupement dans un bloc structuré, cohérent et facilement lisible dans la partie « Votre dossier » ;
- La **simplification des informations** demandées pour la connexion au parcours : la plaque d'immatriculation n'est plus exigée en sus du numéro d'avis de contravention et du nom du titulaire du certificat d'immatriculation ;
- L'**avancement du suivi des dossiers** (courriers reçus, demande en cours d'instruction, traité, etc.) et les décisions prises par l'OMP du CNT sur le dossier avant majoration sont plus clairement présentées et mieux circonstanciées. En particulier, en cas de rejet d'une contestation, sont affichés les motifs de rejet ;
- La **fourniture des coordonnées de l'Officier du Ministère Public (OMP) juridiquement compétent**, en cas de transmission d'une contestation ;
- Un **lien informatif** « qu'est-ce qu'un PVe ? » vers le site institutionnel pour davantage de pédagogie ;
- La **date et le dernier moyen de paiement** utilisé ainsi qu'un lien de redirection vers le site amendes.gouv.fr pour consulter l'historique des paiements, notamment utile pour accompagner l'ouverture récente, depuis mars 2023, de la possibilité de fractionner le paiement des amendes forfaitaires délictuelles, dans le respect des délais légaux.

**Dans une démarche d'amélioration continue, une version améliorée de ce nouveau parcours devrait prochainement voir le jour. Parmi les évolutions à venir, figureront :**

- Le **statut réel du dossier** en cas de passage en majoration afin de fiabiliser l'information délivrée à l'utilisateur sur ses possibilités de payer / formuler une réclamation ;
- Les **décisions prises** par les OMP locaux ;
- L'ajout d'une **fenêtre informative concernant l'obligation de désignation** pour les personnes morales et les entrepreneurs n'ayant pas cette qualité mais ayant immatriculé à tort leur véhicule comme tel.

i

La phase de développement s'est accompagnée de tests d'accessibilité permettant d'améliorer à la fois le taux global et le taux moyen de conformité au référentiel général d'amélioration de l'accessibilité (RGAA) vis-à-vis des utilisateurs souffrant de handicap.



# FORFAIT DE POST STATIONNEMENT :

## un service toujours plus sollicité par les collectivités territoriales

En 2022, l'ANTAI a connu une légère augmentation du nombre de FPS émis et des conventions signées pour la première fois par des collectivités territoriales. Cette réforme est maintenant pleinement implantée auprès des municipalités pour qui elle permet un meilleur accès de leurs centres-villes en fluidifiant la circulation routière et en augmentant la rotation des véhicules.



### À RETENIR...

L'ANTAI propose aux collectivités territoriales qui le souhaitent de lui confier l'édition et l'envoi des avis de paiement de FPS en passant une convention dite « cycle complet »

### > L'ANTAI, au cœur de la réforme

#### Une compétence locale

La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014 a renforcé les compétences des municipalités en leur donnant la faculté d'adapter leur politique de stationnement aux besoins de leurs territoires.

Le stationnement payant a été dépénalisé à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018 et sa politique confiée directement aux collectivités territoriales.

**Les usagers qui ne règlent pas ou insuffisamment leur stationnement au moment de celui-ci sont redevables d'un forfait de post-stationnement (FPS), dont le montant est déterminé par chacune des collectivités bénéficiaires.** En réglant leur FPS, les automobilistes régularisent a posteriori l'occupation du domaine public local avec leur véhicule.

Au 31 décembre 2022, ce sont près de 600 collectivités qui ont choisi de mettre en place un stationnement payant sur la voirie publique tout au long de l'année, ou seulement de manière saisonnière. Ce chiffre élevé et en augmentation témoigne du succès de cette réforme entrée en application le 1<sup>er</sup> janvier 2018.

#### Les prestations de l'ANTAI pour les collectivités et les usagers

L'ANTAI accompagne au quotidien les collectivités territoriales et les différents acteurs du stationnement dans la mise en œuvre de cette réforme.

#### Dans ce nouveau cadre, l'ANTAI a un double rôle :

D'une part la loi l'a désignée comme l'entité unique en charge de l'émission des titres exécutoires nécessaires au recouvrement des forfaits de post-

stationnement majorés (FPSM) par les trésoreries locales.

D'autre part, l'Agence assure pour le compte des collectivités qui en font le choix l'édition et l'envoi des avis de paiement des FPS émis lors du contrôle du stationnement par les agents locaux. Cette prestation facultative inclut notamment la mise à disposition des canaux de paiement des FPS.

Pour cela l'ANTAI propose aux collectivités territoriales qui le souhaitent de lui confier l'édition et l'envoi des avis de paiement de FPS en passant une convention dite « cycle complet ». Les collectivités qui décident d'assurer elles-mêmes ou par l'intermédiaire d'un prestataire privé la notification des avis de paiement de FPS concluent avec l'ANTAI une convention dite « cycle partiel » ce qui permet le traitement des FPS majorés uniquement.



Pour faciliter le paiement des FPS et FPSM, l'ANTAI met enfin à disposition des services locaux et des usagers un **espace dédié sur son site internet**, un centre d'appels pour répondre à leurs interrogations et un support technique pour être en contact direct avec les prestataires des collectivités et détecter les éventuels dysfonctionnements qu'elles peuvent rencontrer.

En revanche, l'ANTAI n'intervient **pas dans le processus de contestation** des FPS et FPSM, qui est exclusivement du ressort de la collectivité territoriale émettrice et de la commission du contentieux du stationnement payant (CCSP).

## MODIFICATION DE LA MAQUETTE DES AVIS DE PAIEMENT FPS

L'État a fait évoluer sa charte graphique afin de gagner en simplicité et en clarté. En application de la circulaire du Premier ministre n°6144/SG du 17 février 2020, la maquette des avis de paiement FPS a été modifiée pour rendre l'action de l'État plus concrète, lisible et visible. La présence conjointe du logo de la collectivité territoriale concernée sur les avis de paiement FPS émis pour son compte est cependant fortement recommandée. En effet, le stationnement payant étant depuis 2018 une compétence décentralisée, cette identité visuelle apporte plus de visibilité et de compréhension pour les usagers sur les services à contacter en cas de contestation ou de remboursement.



## > La hausse du nombre de FPS envoyés se poursuit en 2022

**Les conventions FPS « cycle complet » ou « cycle partiel » sont signées entre les collectivités territoriales et l'Agence pour une période de trois ans**, un nouveau cycle de conventionnement ayant démarré le 1<sup>er</sup> janvier 2021, pour la période 2021-2023.

Entre le 1<sup>er</sup> janvier 2022 et le 31 décembre 2022, **l'ANTAI a signé 599 conventions actives**. Parmi les collectivités, 98 % soit 587 d'entre elles ont choisi de recourir au cycle complet c'est-à-dire à la prestation de l'ANTAI pour l'édition et l'envoi des avis de paiement de FPS. Les 2 % de collectivités restantes

(12 collectivités) ont décidé d'assurer elles-mêmes ou par l'intermédiaire d'un prestataire privé la notification des avis de paiement de FPS. L'ANTAI n'intervient alors que pour émettre les titres exécutoires et traiter les FPS majorés en lien avec les comptables publics, au sein des trésoreries locales (DGFIP).

Avec 12,8 millions d'avis de paiement en 2022, **l'activité est en forte hausse de 15,8 % par rapport à 2021, témoignant d'une activité très soutenue**, due en particulier à la mise en place du tarif minoré par six nouvelles collectivités ainsi qu'à l'intégration des véhicules

deux-roues dans le dispositif dans certaines communes importantes, notamment à Paris depuis septembre 2022.

Comme cela était attendu en 2022, le nombre de titres exécutoires émis est légèrement moins important qu'en 2021, qui était une année très particulière, non comparable aux autres dans la mesure où elle avait donné lieu à un rattrapage du stock de FPS majorables, causé à la fois par l'arrêt complet de cette chaîne de traitement pendant le confinement du printemps 2020, et par l'allongement temporaire des délais légaux de paiement pendant la crise sanitaire.



En 2022  
**599** conventions  
actives signées

**98%** des collectivités  
ont choisi de recourir  
au cycle complet



Depuis la mise en œuvre de la réforme, l'ANTAI a émis :

en 2018  
**7,8**  
millions d'avis  
de paiement de FPS

en 2019  
**8,1**  
millions d'avis  
de paiement de FPS

en 2020  
crise sanitaire  
**6,6**  
millions d'avis  
de paiement de FPS

en 2021  
**11,1**  
millions d'avis  
de paiement de FPS

en 2022  
**12,9**  
millions d'avis  
de paiement de FPS

## > Optimiser nos prestations FPS



### Développer le service du paiement minoré

L'Agence propose depuis 2021, pour les collectivités conventionnées en « cycle complet » qui le souhaiteraient, de notifier directement les FPS minorés. Inauguré avec la Ville de Paris, qui gérait jusque-là elle-même cette faculté en amont de la transmission du dossier à l'ANTAI, ce service a été depuis mis en place par plus d'une dizaine de collectivités au cours de l'année 2022. Il s'agissait, pour la plupart, d'un service nouveau qui n'était pas ouvert jusqu'alors, de nature à faciliter le paiement.



### Simplifier les démarches des usagers et des entreprises

L'ANTAI améliore ses règles de traitement à partir des cas d'usage. En particulier, la mise en place de nouvelles règles d'interrogation du système d'immatriculation des véhicules est destinée à prévenir les désagréments associés à la mise à jour tardive du certificat d'immatriculation. Une interface a également été développée pour les entreprises de location de véhicules de courte durée qui peuvent recevoir les informations relatives à leurs FPS de manière dématérialisée, puis les payer par lots.



### Renouveler les conventions FPS

Dans le cadre du prochain renouvellement de la convention auprès des services locaux, et afin d'améliorer nos prestations, les collectivités auront l'occasion de remonter les besoins exprimés par leurs services publics ou prestataires privés en charge du contrôle du stationnement payant, ou par leurs usagers. Ces concertations incluront plus généralement tous les acteurs de la réforme du stationnement payant.

# 04

## **GARANTIR UNE GESTION ET DES CONDITIONS DE TRAVAIL DE QUALITÉ,**

malgré la forte croissance  
de l'activité

# DES COMPÉTENCES DE HAUT NIVEAU

## pour assurer la mission de pilotage des marchés informatiques de l'Agence

Dans un contexte de montée en charge des missions de l'Agence et dans une démarche d'amélioration de l'organisation du travail, l'Agence s'est attachée à stabiliser ses effectifs et à attirer de nouveaux talents afin de disposer de compétences de haut niveau pour assurer la mission de pilotage des marchés support de l'activité du CNT.

i

### À RETENIR...

Trois créations de poste ont été autorisées par la loi de finances rectificative pour 2022, portant ainsi le **plafond d'emplois de 47 à 50 ETPT**

### > Une stabilisation des effectifs réels malgré un turn-over important

Afin de permettre à l'Agence d'engager les travaux préparatoires à la **production des nouvelles amendes forfaitaires délictuelles** déjà votées, **trois créations de poste** ont été autorisées par la loi de finances rectificative pour 2022, portant ainsi le plafond d'emplois de 47 à 50 ETPT.

De plus, depuis le budget initial 2018, l'ANTAI bénéficie par ailleurs d'emplois supplémentaires hors plafond d'emplois, dont le financement est assuré par des recettes propres provenant

principalement du processus de refacturation auprès de collectivités territoriales dans le cadre de la décentralisation du stationnement payant. En 2022, **les emplois hors plafond sont passés de 10 à 12 ETPT**, afin de tenir compte d'une part d'une nouvelle prestation d'éditique pour les fourrières, financée par les recettes propres issues de la refacturation à la DGPN et à la DGGN ainsi qu'aux collectivités, et d'autre part du recrutement d'un doctorant dans le cadre d'une convention CIFRE.

**Cependant, malgré l'ouverture de ces emplois, les effectifs réels de l'Agence n'ont pas pu autant augmenter que prévu** entre le 31 décembre 2021 (56 agents) et le 31 décembre 2022 (55 agents) : 45 agents sous plafond d'emplois, 8 agents hors plafond et 2 agents mis à disposition contre remboursement. Ceci est dû à 9 départs intervenus au cours de l'année 2022, qui ont pu être partiellement compensés en procédant au recrutement de 8 nouveaux collaborateurs.

## > Une attention renforcée sur les ressources humaines

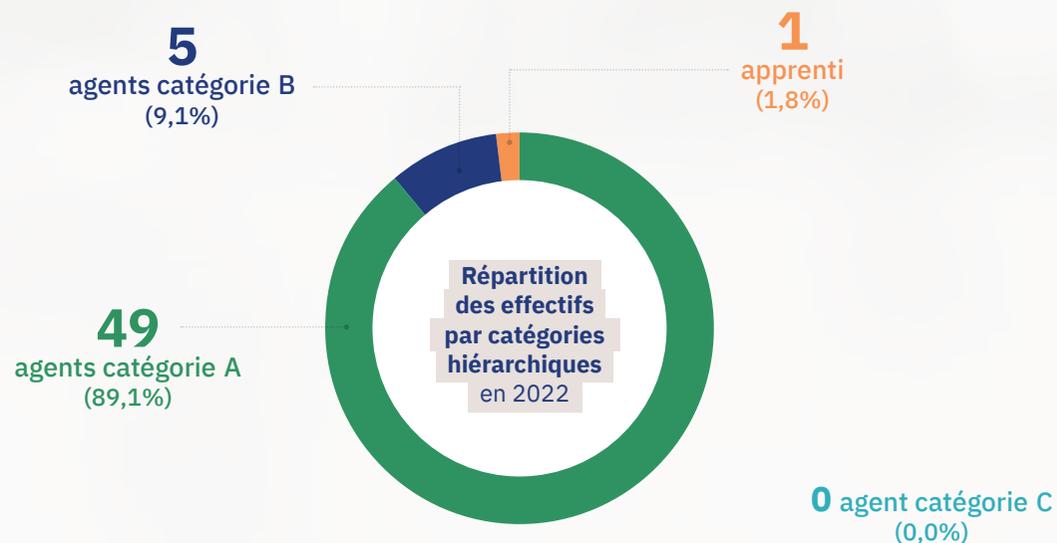
L'Agence a su engager des actions visant à fidéliser ses agents, dans un contexte économique pourtant propice à la mobilité des experts du domaine de l'informatique, comme en témoigne **la progression de l'ancienneté moyenne** qui dépasse désormais 4 ans contre un peu plus de 3 ans les années antérieures.

Forte de l'expérience du recours au télétravail durant la crise sanitaire et du déploiement d'outils nomades adaptés et dans une volonté d'amélioration du bien-être au travail de ses agents, l'Agence a poursuivi l'adaptation de ses méthodes de travail notamment en déployant un **dispositif de télétravail de droit commun**.

### L'année 2022 a été également marquée par :

- **Le renouvellement des représentants du personnel au conseil d'administration de l'Agence** pour trois ans, dont les élections ont eu lieu en juin 2022 ;

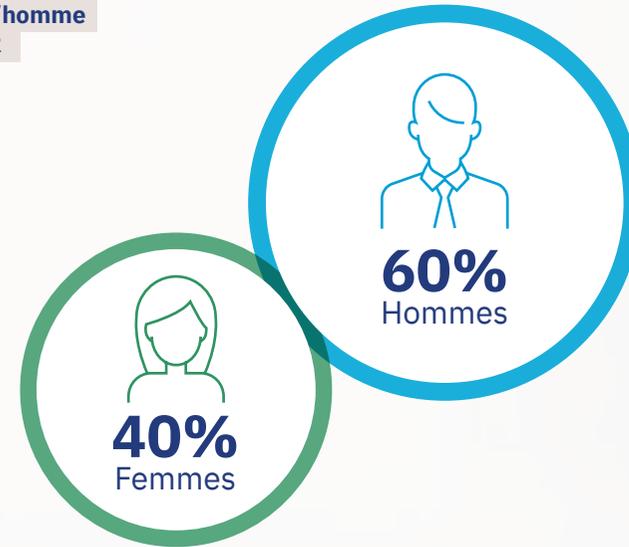
- **Les élections professionnelles** qui se sont déroulées du 1<sup>er</sup> au 8 décembre 2022 et qui conduiront à l'installation du nouveau comité social d'administration commun à l'ANTS et à l'ANTAI, nouvelle instance qui remplacera le comité technique (CT) et le comité d'hygiène et de sécurité et des conditions de travail (CHSCT).



### Répartition par statut en 2022



### Répartition femme/homme en 2022



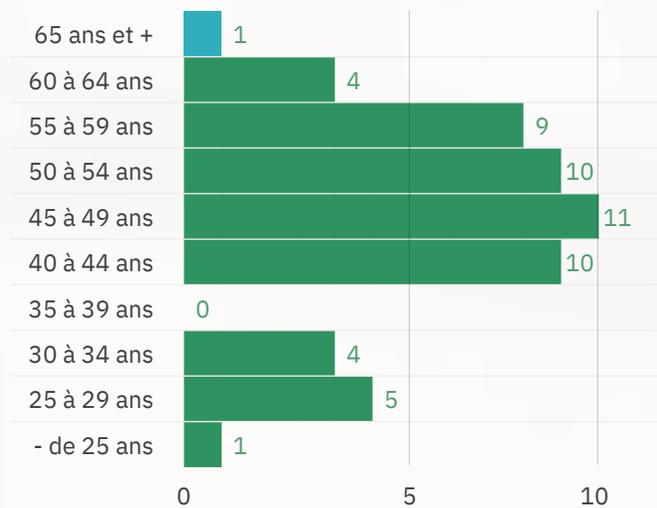
### Formation en 2022



**52,7%**  
des agents ont bénéficié  
d'une formation

**55**  
jours de formation

### Répartition par âge en 2022



### Répartition par site en 2022



# MAINTENIR L'EFFICIENCE

## de la gestion budgétaire et financière de l'Agence

L'année 2022 s'est à nouveau caractérisée par un haut niveau d'activité, avec une progression à deux chiffres sur trois des quatre chaînes de traitement, nécessitant un pilotage budgétaire et financier exemplaire pour accompagner l'évolution de l'activité.

### > Le bilan de l'exécution financière

L'année 2022 a été marquée par :

- Un **niveau global de l'activité très élevé sur les quatre chaînes de traitement** ;
- La **poursuite de l'exécution des marchés « CNT-5 »** attribués en 2019 et 2020

ainsi que par le lancement des premières procédures « CNT6 » de renouvellement, notamment pour les marchés dont l'échéance contractuelle se situe dès le premier semestre 2023 (l'assistance

à maîtrise d'ouvrage et l'éditique / vidéocodage / traitement du courrier entrant et sortant) ;

- La **poursuite de la sécurisation et de la modernisation de ses chaînes de traitement** pour permettre l'évolution des fonctionnalités et la réduction des anomalies ainsi que l'approfondissement de la transformation de la relation avec les usagers.

Les dépenses de l'ANTAI se sont élevées en 2022 à 123,6 M€ et les ressources à 134,2 M€, dégageant un solde budgétaire excédentaire de 10,6 M€.

Les dépenses exécutées sont **en hausse par rapport à 2021 en raison d'une activité très soutenue, +7 %**.

### LE BUDGET DE L'ANTAI EN CHIFFRES



**134,2 M€**

de ressources



**123,6 M€**

de dépenses



**10,6 M€**

de solde budgétaire excédentaire

## > La répartition des dépenses en six grandes catégories de destination

Les dépenses d'exploitation informatique qui constituent le deuxième poste de dépenses de l'Agence, sont en très forte progression (+23 %) par rapport à 2021. Elles recouvrent principalement les dépenses relatives aux cinq grands marchés informatiques (TME, TMA cœur, TMA partenaires, TMA parcours numérique et paiement) de l'Agence.



### À RETENIR...

**+23% de dépenses d'exploitation informatique** qui constituent le deuxième poste de dépenses de l'Agence



### Exécution 2022 par destination

Editique

51%

Exploitation informatique

33%

Pilotage-support

8%

Centre d'appels

4%

Equipements PVE

2%

Gestion du bâtiment CNT

2%



## 80%

**de dépenses de fonctionnement et d'intervention.**

Elles représentent le premier poste de dépenses de l'Agence correspondant pour l'essentiel aux dépenses d'édition, d'exploitation informatique et de support (gestion du CNT et dépenses courantes de l'Agence) : **99,1 M€.**



## 4%

**de dépenses de personnel.**

Elles sont en progression par rapport à 2021 en lien avec l'effet année pleine des recrutements intervenus au second semestre 2021 et l'impact de l'augmentation de 3,5 % de la valeur du point d'indice de la fonction publique : **5,2 M€.**



## 16%

**de dépenses d'investissement.**

Elles concernent principalement les différentes évolutions et les développements informatiques réalisés dans le cadre des projets relatifs à la sécurisation et la modernisation de la chaîne de traitement et des projets nouveaux (ZFE-m, radars sonores, projet d'anonymisation des images radars, etc.) : **19,3 M€**

## > La poursuite de la démarche de qualité comptable

Concernant la réalité et l'exhaustivité des immobilisations de l'Agence, **une revue de l'inventaire** a permis d'enregistrer de nombreuses écritures de cession. Par ailleurs, les écritures d'intégration de travaux en cours ont été vérifiées depuis leur origine. Ce travail de contrôle a abouti à la constitution d'un état de soldes détaillé et fiable des travaux restant à intégrer.

## LE SITE DE RENNES au cœur de la prise en compte du développement durable par l'Agence

Compte tenu de son activité quasi industrielle et de l'espace de son implantation, située en périphérie de l'agglomération rennaise, le site de traitement de Rennes se doit d'être exemplaire en matière de consommation et de performance énergétiques. Il s'est donc fixé, dans la période récente, une feuille de route ambitieuse visant à moins et mieux consommer, à sensibiliser les occupants aux gestes simples et efficaces au quotidien et, plus généralement, à favoriser l'évolution des comportements. Cette année a été riche de concrétisations qui permettent à l'Agence de s'inscrire dans la ligne droite du plan de sobriété et d'efficacité énergétique demandée par la Première Ministre.

Son action ne se limite pas aux aspects énergétiques mais intègre aussi une action éco responsable (consommation, circuit court...).

### > Initiatives durables et collectives au CNT

Le Centre National de Traitement bénéficie d'un emplacement unique et d'espaces verts, propices à la **promotion d'activités favorisant la biodiversité**. Les **jardins** et **bacs potagers** installés en 2021 ont fédéré en 2022 un nombre croissant de « jardiniers » amateurs. Malgré la sécheresse de l'été, de très belles récoltes ont été possibles, grâce aux réserves d'eau du collecteur d'eaux pluviales. L'Agence prévoit en 2023 la mise en place d'un composteur et d'une mini serre, fabriquée par des acteurs de l'**économie solidaire et sociale**, afin de faire pousser ses propres plants. Des jachères fleuries mellifères sont à l'étude.

En parallèle, le réseau existant des **ambassadeurs du tri** s'est également élargi en 2022 avec de nouvelles personnes bénévoles. Il étendra en 2023 son rôle de relais de sensibilisation auprès des occupants du CNT à une dimension plus large d'« éco-responsabilité ».

Jardiniers et ambassadeurs éco-responsables se réunissent régulièrement pour proposer de nouveaux projets ou bénéficier de présentations (visite du site de méthanisation des bio-déchets du CNT, du centre de tri des déchets). Facteur d'accélération des prises de conscience et du passage à l'action de toutes les parties prenantes sur le site, ce réseau contribue également à renforcer les liens entre les acteurs de la communauté CNT.

## > Une forte mobilisation pour une mobilité plus sobre et économe

L'Agence s'implique dans la mise en œuvre de moyens favorisant les mobilités douces, avec la **mise à disposition prévue de vélos à assistance électrique en partage** pour les agents de l'Agence pour des trajets personnels. Parallèlement, les **bornes de recharges de véhicules électriques** ont été de plus en plus utilisées par les occupants du CNT. Le **parking à vélo a fait l'objet de nouveaux aménagements pratiques** : prises de recharge électrique, racks supplémentaires, équipements (pompe, kit réparation, portant de séchage des vêtements). Enfin, l'Agence a initié une démarche de concertation avec les entreprises de la zone d'activité proche du site du CNT et l'agglomération rennaise afin de travailler sur des actions communes de **plan de mobilité pour les employés de la zone**.

## > Des engagements concrets pour la sobriété de l'Agence

Afin de répondre aux exigences de l'Etat et du ministère de l'Intérieur et des Outre-mer, l'Agence a décliné un plan d'actions techniques avec des **impacts immédiats ou à plus long terme sur l'ensemble des consommations énergétiques** : chauffage, éclairage, outils numériques.

Afin de permettre la sensibilisation et la responsabilisation de tous les acteurs du CNT, des actions de communication sont régulièrement effectuées auprès des occupants afin qu'ils adoptent des **comportements vertueux** en recourant à **des gestes quotidiens proportionnés et raisonnables** : éteindre sa lumière et son chauffage dès que possible, respecter la consigne d'un chauffage limité à 19°C dans les bureaux en hiver (26°C en été), etc.

Pour les bâtiments, l'**extension de l'éclairage LED** est d'ores et déjà planifiée en privilégiant les zones occupées en horaires larges. Un réaménagement des salles serveurs est en cours avec des fortes exigences sur les **performances énergétiques** des équipements de refroidissement, l'isolation thermique du datacenter sera mise en place début 2023.

Enfin, plusieurs projets sont en cours d'études : installation de **panneaux photovoltaïques**, remplacement du **système de chauffage et climatisation (PAC)**, déploiement d'une **gestion centralisée de la climatisation** du bâtiment, installation de **toitures réfléchissantes** favorisant la réverbération de la chaleur des bâtiments pour réduire le besoin de climatisation, **développement de l'appel à des ressources issues du réemploi** dans les nouveaux projets, meilleure **valorisation de la fin de vie des équipements** avec recherche systématique de réemploi externe, etc.

i

L'Agence a décliné un plan d'actions techniques avec des impacts immédiats ou à plus long terme sur l'ensemble des consommations énergétiques.





# Glossaire

## A

**ACO**  
Avis de COntraction

**ACO/DIF**  
Taux de transformation des messages d'infraction en avis de contravention

**AFD**  
Amende Forfaitaire Délictuelle

**ANTAI**  
Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions

**AFD**  
Amende Forfaitaire Délictuelle

**APA**  
Avis de PAiement

## B

**BPO**  
Business Process Outsourcing

## C

**CA**  
Contrôle Automatisé

**CACIR**  
Centre Automatisé de Constatation des Infractions Routières

**CCSP**  
Commission du Contentieux du Stationnement Payant

**CIFRE**  
Convention Industrielle de Formation par la REcherche

**CJUE**  
Cour de Justice de l'Union Européenne

**CNT**  
Centre National de Traitement

**CNT5**  
Cinquième cycle des marchés de fonctionnement du CNT

## D

**DGGN**  
Direction Générale de le Gendarmerie Nationale

**DGPN**  
Direction Générale de la Police Nationale

**DINP**  
Direction de l'Innovation et des Nouveaux Projets

**DIF**  
Dossier d'InFraction

**DISR**  
Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière

**DSFR**  
Système Design de l'État Français

**DSR**  
Délégation à la Sécurité Routière

## E

**e-ACO**  
Avis de COntraction Electronique

**e-CODEX**  
Cross Border e-Justice In Europe

**ETP(T)**  
Equivalent Temps Plein (Travaillé)

**ETT**  
Equipement de Terrain Tourelle

**ETU**  
Equipement de Terrain Urbain

**EuCARIS**  
European CAR Information System

## F

**FPS**  
Forfait Post Stationnement

**FPSM**  
Forfait Post Stationnement Majoré

**L**  
**LOM**  
Loi d'Orientation des Mobilités

**LOPMI**  
Loi d'Orientation et de Programmation du Ministère de l'Intérieur

**M**  
**MAPTAM**  
Loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d’Affirmation des Métropoles

**m-FPS**  
Message de Forfait Post Stationnement

**MIF**  
Message d’InFraction

**mPOS**  
Terminal de paiement immédiat

**N**  
**NATINF**  
NAture d’INFraction

**NEO**  
Nouvel Equipement Opérationnel

**O**  
**OMP**  
Officier du Ministère public

**P**  
**PAC**  
Système de Chauffage et de Climatisation

**PMR**  
Personne à Mobilité Réduite

**PVe**  
Procès-Verbal électronique

**R**  
**RRF**  
Réseau Radio du Futur

**T**  
**TMA**  
Tierce Maintenance Applicative

**TME**  
Tierce Maintenance d’Exploitation

**V**  
**VAO**  
Verbalisation Assistée par Ordinateur

**S**  
**SID**  
Système d’Information Délictuel

**SI**  
Système d’Information

**U**  
**UX/UI**  
User eXperience/ User Interface

**Z**  
**ZFEm**  
Zones à Faibles Emissions mobilité

Retrouvez-nous sur :  
[www.antai.gouv.fr](http://www.antai.gouv.fr)

