



RAPPORT D'ACTIVITÉ 2024



SOMMAIRE

INTRODUCTION

du directeur de l'ANTAI

P. 4

L'ANTAI

en bref

P. 5

L'ESSENTIEL

2024

P. 6

L'ANNÉE 2024

en faits marquants

P. 7



01

L'ANTAI, un acteur historique de la sécurité routière

P. 9

02

La verbalisation électronique des contraventions, au service des politiques de sécurité publique

P. 18

03

La mise en œuvre de nouveaux produits pour accompagner l'extension de l'offre de services de l'ANTAI

P. 34

04

Moderniser la relation usagers : plus simple, plus accessible et poursuivre l'effort de dématérialisation

P. 43

05

La gouvernance budgétaire et la gestion des ressources humaines de l'ANTAI

P. 51

GLOSSAIRE

P. 59

“

Depuis sa création en 2011, l'offre de services de l'ANTAI n'a cessé de s'élargir et de se diversifier. L'année 2024 en apporte une nouvelle fois l'illustration : de la sécurité routière à la lutte contre les incivilités du quotidien, en passant par la gestion des mobilités, le périmètre des amendes forfaitaires – contraventionnelles ou délictuelles – traitées par l'ANTAI n'a jamais été aussi vaste, et les défis à relever jamais aussi nombreux.

”

Laurent Fiscus

Préfet, Directeur de l'ANTAI

INTRODUCTION

du directeur de l'ANTAI

Depuis sa création en 2011, l'offre de services de l'ANTAI n'a cessé de s'élargir et de se diversifier. L'année 2024 en apporte une nouvelle fois l'illustration : de la sécurité routière à la lutte contre les incivilités du quotidien, en passant par la gestion des mobilités, le périmètre des amendes forfaitaires – contraventionnelles ou délictuelles – traitées par l'ANTAI n'a jamais été aussi vaste, et les défis à relever jamais aussi nombreux.

Parmi les projets phares de l'année 2024, la mise en œuvre de la forfaitisation des délits prévus dans la Loi d'Orientation et de Programmation du ministère de l'Intérieur se poursuit et a mobilisé tout particulièrement les équipes de l'ANTAI. Les travaux interservices pilotés par l'Agence ont permis de lancer l'expérimentation de quatre nouvelles AFD en 2024 (sanctionnant les délits relatifs au port ou transport sans motif légitime d'armes de catégorie D ; l'entrave à la circulation ; l'intrusion sur une aire de compétition (stade) ; l'introduction de boissons alcooliques dans une enceinte sportive), portant ainsi à 14 le nombre total d'Amendes Forfaitaires Délictuelles mises en production par l'ANTAI. Avec un 1,5 million de délits forfaitisés relevés et intégrés au Centre National de Traitement de fin 2018 à fin 2024, dont 497 000 pour la seule année 2024, cette montée en puissance illustre pleinement la contribution de l'Agence à l'efficacité et à la modernisation de l'action publique en matière de politique pénale.

Conjointement à cette industrialisation des Amendes Forfaitaires Délictuelles, plusieurs succès opérationnels sont emblématiques de la capacité de l'ANTAI à répondre avec efficacité et célérité aux nouvelles attentes des pouvoirs publics : la généralisation de l'accès au service de publipostage du Système d'Information-Fourrières pour les collectivités territoriales ; l'ouverture de la verbalisation électronique au sein des voies réservées, notamment dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 et, enfin, le déploiement du Procès-Verbal électronique auprès de nouveaux acteurs habilités à relever des infractions (comme par exemple le ministère de l'Agriculture et de la Souveraineté alimentaire, l'Office français de la biodiversité, l'Office national des forêts, les fédérations départementales des chasseurs ainsi que huit parcs nationaux), soulignant l'attractivité croissante du dispositif de la verbalisation électronique.

Au-delà de ces évolutions, l'ANTAI poursuit également l'amélioration continue de sa relation avec les usagers. Les parcours numériques de l'Agence ont d'ailleurs connu une fréquentation soutenue, tandis que le centre d'appels a su maintenir un service performant, avec 1,8 million d'appels traités et un temps d'attente moyen réduit à seulement 50 secondes, contre 01'12" en 2023.



Laurent Fiscus
Préfet, Directeur de l'ANTAI

Afin de permettre à l'Agence de relever les nombreux défis qui l'attendent, le Conseil d'administration de l'ANTAI a adopté, le 18 septembre, le nouveau Contrat d'Objectifs et de Performance qui fixe une feuille de route stratégique ambitieuse pour les prochaines années, associée à des indicateurs de suivi et de performance qui évaluent de manière très précise ses activités.

Dans un contexte marqué par l'évolution constante des enjeux de sécurité et de lutte contre les incivilités, l'ANTAI reste l'un des acteurs majeurs des politiques intérieures de sécurité. C'est pourquoi j'adresse mes plus sincères remerciements à tous les collaborateurs de l'ANTAI dont je salue la mobilisation et le savoir-faire et à tous nos partenaires qui contribuent, au quotidien, à la réussite de cette mission essentielle.

L'ANTAI

en bref

Un acteur clé des politiques publiques de sécurité

Établissement public administratif de l'État, créé par le décret n° 2011-348 du 29 mars 2011 et placé sous la tutelle de la Délégation à la Sécurité Routière (DSR), l'Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions (ANTAI) pilote le traitement automatisé des infractions donnant lieu à une amende forfaitaire. Si l'action de l'ANTAI portait initialement sur les seules contraventions routières, son périmètre d'action s'est progressivement élargi à d'autres types d'infractions, tant contraventionnelles que délictuelles. Forte de cette évolution, l'ANTAI met désormais son expertise au service du traitement automatisé d'infractions touchant aux enjeux de sécurité et à la lutte contre les incivilités du quotidien. L'Agence pilote aujourd'hui quatre grandes chaînes de traitement :

- le **Contrôle Automatisé (CA)** par radars pour les infractions au Code de la route ;
- la **Verbalisation électronique (PVe)**, utilisée pour les contraventions routières et non-routières via un terminal de saisie numérique ;
- les **Amendes Forfaitaires Délictuelles (AFD)**, actuellement constatées uniquement par les forces de l'ordre (Police et Gendarmerie nationales) ;
- la gestion des **Forfaits de Post-Stationnement (FPS)**, relevant des collectivités locales.

Un acteur moteur de la transformation numérique de l'État

L'ANTAI est chargée de concevoir et de faire évoluer les systèmes et applications indispensables au traitement automatisé des différentes chaînes d'infractions, et elle assure la direction opérationnelle du Centre National de Traitement (CNT) où celles-ci sont exploitées. Ce site de production unique, propriété de l'Agence et implanté à Rennes — au cœur d'un bassin d'emploi dynamique dans les métiers du numérique — regroupe aussi l'ensemble des acteurs impliqués dans le traitement automatisé, favorisant ainsi une coordination fluide et une grande réactivité opérationnelle. En orchestrant cette synergie de partenaires, l'ANTAI s'impose comme un acteur majeur de la transformation numérique de l'État et de la modernisation de l'action publique. À travers la mise en œuvre de services innovants, la sécurisation des processus et la fiabilisation des démarches, elle contribue activement à la simplification administrative. Simplifier, dématérialiser et sécuriser les services rendus aux usagers : telle est l'ambition que porte l'ANTAI au service d'une administration plus accessible, efficace et adaptée aux usages contemporains.

Un acteur engagé dans l'accompagnement des territoires et des entités chargées de missions de service public

Depuis sa création, l'ANTAI accompagne les collectivités territoriales en leur proposant des services adaptés aux enjeux locaux de sécurité et de lutte contre les incivilités. Elle met notamment à leur disposition le Procès-Verbal électronique (PVe), un dispositif de verbalisation numérique très largement utilisé par les polices municipales ou rurales. L'Agence assure également le traitement automatisé des Forfaits de Post-Stationnement (FPS) pour les collectivités ayant signé une convention avec elle, dans le cadre de la décentralisation du stationnement payant. Dans une logique d'élargissement de son périmètre d'action, l'ANTAI étend aujourd'hui son expertise à un ensemble plus vaste d'acteurs publics ou privés investis de missions de service public — tels que les polices de l'environnement ou des transports, ou encore les gardes particuliers — dès lors que la réglementation les autorise à constater des infractions relevant de la procédure de l'amende forfaitaire.

CHIFFRES CLÉS

2 | **SITES**
Paris et Rennes



55,2 | **MILLIONS DE COURRIERS ENVOYÉS**



75,7 % | **DES DÉMARCHES**
de contestation/désignation réalisées en ligne



3/4 | **DES PAIEMENTS DÉMATÉRIALISÉS**



4 | **CHAÎNES DE TRAITEMENT**
(CA, PVe, AFD et FPS)



PRODUCTION

14,1

MILLIONS
d'Avis de CONtravention (ACO) initiaux
envoyés au titre du Contrôle Automatisé,
en recul de 15 % par rapport à 2023
du fait de l'arrêt de la maintenance
de certains radars.

12,6

MILLIONS
d'ACO initiaux envoyés au titre du
Procès-Verbal électronique (PVe)
contraventionnel, soit une activité stable
par rapport à 2023.

+ de **465 000**

AFD envoyées, soit une hausse de 30,2 %
par rapport à 2023.

16,3

MILLIONS
d'Avis de PAiement (APA) initiaux ont
été envoyés au titre du Forfait de Post-
Stationnement (FPS), soit 19,7 % de plus
qu'en 2023 en lien notamment avec le
développement du service du paiement
minoré, et avec l'augmentation du
nombre de municipalités conventionnées.

+ de **301 000**

ACO Non Distribué (ND) ont été envoyés
en baisse de 62,7 % s'expliquant
par la suppression du retrait des points
pour les petits excès de vitesse (< 5 km/h)
au 1^{er} janvier 2024, qui a eu pour effet
collatéral de supprimer aussi l'obligation
de désignation pour ces infractions.

RELATION USAGERS



55,2
MILLIONS
de courriers
envoyés (avis
initiaux et pièces
subséquentes
de procédure)



6,5
MILLIONS
de courriers
reçus



1,8
MILLION
d'appels traités



22,1
MILLIONS
de visites
sur le site web

PARTENAIRES



20
pays européens
conventionnés
au titre du CA



634
communes
conventionnées
FPS



+ de **6 000**
services verbalisateurs
habilités (communes
ou autres) utilisent
le PVe

ACO : Avis de CONtravention **CA** : Contrôle Automatisé **PVe** : Procès Verbal électronique **AFD** : Amende Forfaitaire Délictuelle
FPS : Forfait Post Stationnement **APA** : Avis de PAiement **ND** : Non distribué



L'ANNÉE 2024

en faits marquants

JANVIER

→ 1^{er} janvier

- Entrée en vigueur de la réforme des petits excès de vitesse, supprimant la perte de point pour les excès de vitesse inférieurs à 5 kilomètres par heure
- Renouvellement des conventions FPS entre l'ANTAI et les collectivités territoriales signataires
- Ouverture opérationnelle de l'interconnexion avec le Système d'Immatriculation des Véhicules (SIV) afin de recueillir l'adresse électronique du titulaire du certificat d'immatriculation et d'envoyer des Avis de Contravention électronique (e-ACO) dès l'infraction initiale

→ 16 janvier

Intégration des premiers Messages d'Infractions (MIF) par les radars urbains de nouvelle génération, les Équipements de Terrain Urbain (ETU), après environ deux ans de tests « à blanc » (sans verbalisation).

MARS

→ 7 mars

Notification du marché de Services généraux externalisés – Facility Management pour les sites de l'ANTAI aux sociétés SPIE Facilities et STEAM'O

AVRIL

→ 2 avril

Lancement des travaux interservices visant à mettre en place les AFD outrages sexistes aggravés, exercice illicite du métier de taxi et de VTC, vente à la sauvette aggravée, vente d'alcool aux mineurs

→ 17 avril

Début de l'expérimentation des AFD port et transport d'arme de catégorie D, entrave à la circulation, entrée sur une aire de jeu d'enceinte sportive et introduction de boisson alcoolisée dans une enceinte sportive

MAI

→ 15 mai

Généralisation du paiement immédiat pour les Amendes Forfaitaires Délictuelles

JUIN

→ 18 juin

Adaptation de la solution de verbalisation électronique à Saint-Martin et à Saint-Barthélemy, qui sont les premières collectivités d'Outre-mer non dotées du statut de département à pouvoir bénéficier du service

→ 24 juin

Ouverture de l'interconnexion du SI-FPS de l'ANTAI avec le Système d'Information de la Commission du Contentieux du Stationnement Payant (CCSP, depuis lors devenu Tribunal du Stationnement Payant) pour simplifier l'instruction par celle-ci des requêtes des usagers et son suivi des mesures d'exécution

JUILLET

→ 1^{er} juillet

Généralisation de l'accès au service de publipostage du SI-Fourrières pour les collectivités territoriales qui le souhaitent, après environ un an d'expérimentation avec une trentaine de communes volontaires

SEPTEMBRE

→ 17 septembre

- Adoption du Contrat d'Objectifs et de Performance 2024-2027 qui fixe les priorités stratégiques de l'Agence pour la période quadriennale à venir
- Notification du marché d'aide au recrutement à la société ELIGERA

→ 27 septembre

Séminaire annuel de l'ANTAI à Paris

NOVEMBRE

→ 4 novembre

Notification du marché relatif au Centre de Ressources et de Contact de l'ANTAI à la société Tessi Documents Services

DÉCEMBRE

→ 2 décembre

Ouverture d'une nouvelle rubrique sur le site Web de l'Agence, visant à mieux accompagner les victimes de fraude à l'identité en leur détaillant des démarches à réaliser pour faire valoir leurs droits, et en leur permettant de signaler leur situation à l'Officier du Ministère Public.

Par ailleurs, tout au long de l'année, l'ANTAI a participé à l'accompagnement des services en charge de l'organisation des Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 dans toutes leurs démarches liées au respect des règles du Code de la route et à la mise en place de mesures d'aménagement spécifiques de ces règles (voies olympiques et zones de stationnement ou d'arrêt réservées aux véhicules officiels, organisation des déplacements en convoi du relais de la flamme, épreuves sur route, etc.).

01

L'ANTAI,
un acteur historique
de la sécurité routière



LE CONTRÔLE AUTOMATISÉ PAR RADAR

au service de la sécurité sur les routes

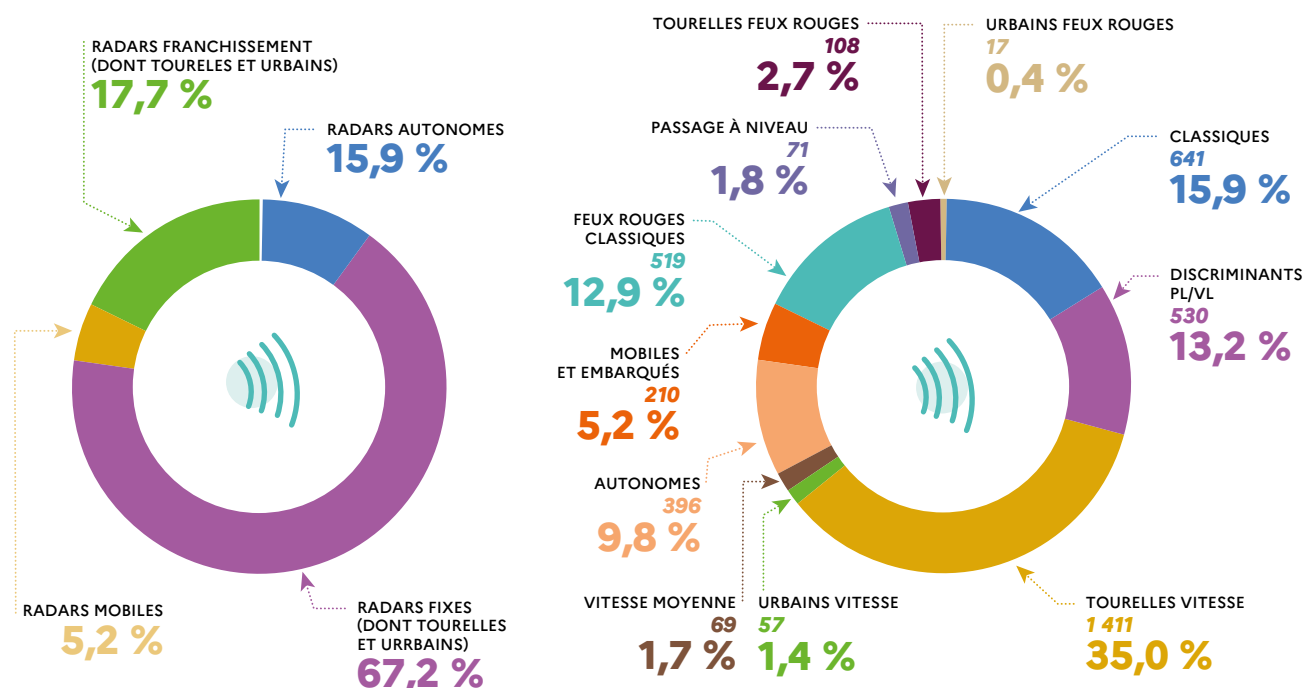
En 2024, la chaîne de traitement du Contrôle Automatisé a maintenu une activité soutenue, malgré une baisse de 15,8 % du nombre d'avis de contravention initiaux envoyés par rapport à l'année 2023. Cette diminution ne remet pas en cause la dynamique globale du dispositif du Contrôle Automatisé et son rôle toujours central dans la lutte contre l'insécurité routière et la mortalité sur les routes.

La poursuite du renouvellement du parc de radars

Dans le cadre de la politique nationale de sécurité routière, le dispositif de Contrôle Automatisé constitue un levier essentiel. Il s'appuie sur un réseau de radars aux fonctionnalités variées, dont la gestion incombe à la Délégation à la Sécurité Routière, tutelle de l'Agence. Celle-ci en assure la maîtrise d'ouvrage, qu'il s'agisse du déploiement, de l'entretien ou de la modernisation des équipements sur le terrain. Depuis le Centre National de Traitement (CNT), l'ANTAI coordonne l'ensemble de la chaîne contraventionnelle, depuis la gestion du Message d'InFraction (MIF) généré par les radars à partir des éléments qu'ils ont détectés, jusqu'à l'envoi de l'avis de contravention, en passant par la facilitation des paiements et des contestations auprès du ministère public.

Le nombre total de radars déployés atteint 4 029 équipements au 1^{er} janvier 2025. Le parc de radars déployés par l'État est désormais

RÉPARTITION DU PARC DE RADARS DÉPLOYÉS AU 1^{ER} JANVIER 2025



stabilisé autour de 4 000 équipements, avec quelques variations strictement conjoncturelles.

La modernisation du parc des radars s’est poursuivie en 2024 avec notamment la progression du déploiement des radars tourelles, soit 1 519 Équipements de Terrain Tourelle (ETT) (vitesse et feu rouge) au 1^{er} janvier 2025 ainsi que l’inauguration des nouveaux radars urbains, mis en service en janvier 2024, avec 74 Équipements de Terrain urbain (ETU) (vitesse et feu rouge) dénombrés en fin d’année. 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, qui sont

plus particulièrement concernés par le plan de modernisation du parc des radars.

Le taux de disponibilité des équipements accuse une baisse en 2024

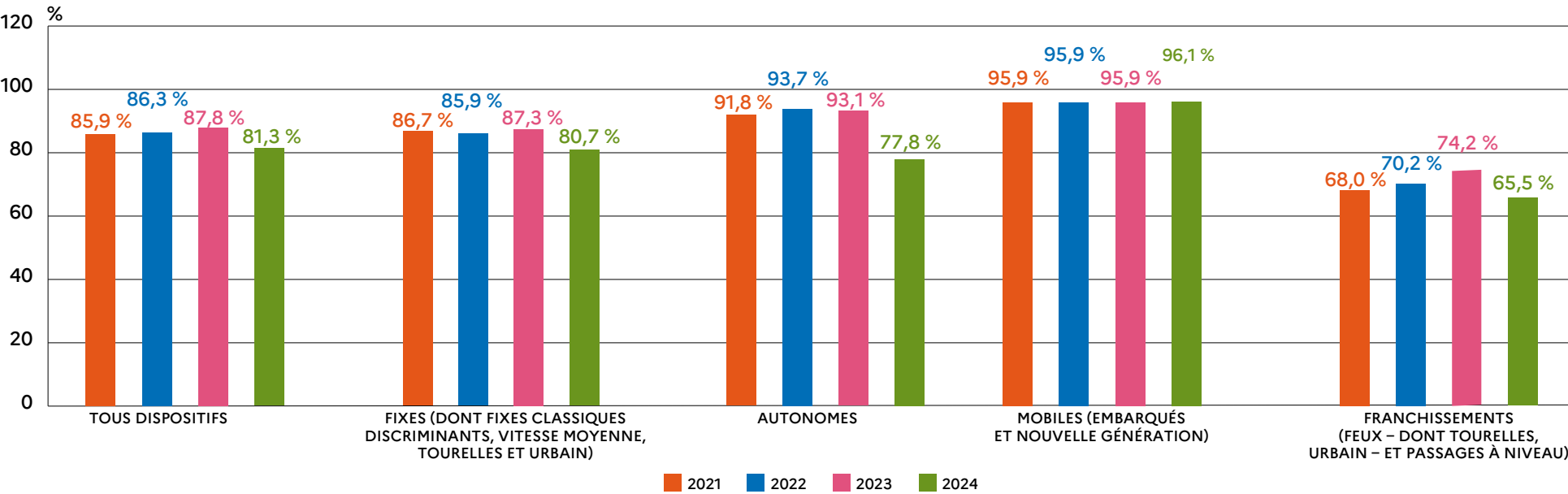
Le taux de disponibilité indique le rapport entre le nombre d’équipements disponibles et le nombre total d’équipements en service. Il s’établit à 81,3 % pour l’ensemble des équipements du contrôle automatisé en 2024, en baisse de 6,5 points par rapport à 2023, notamment du fait des difficultés de maintien des équipements dont les radars de terrain chantier et suite aux dégradations liées aux vandalismes.


Excepté une légère hausse pour les équipements mobiles, le taux de disponibilité est en baisse sur les autres types d’équipements dont notamment une forte baisse sur les radars de terrain chantier (– 15,3 points par rapport à 2023).

Une activité soutenue en dépit d’un léger recul du nombre d’infractions en 2024 constatées par radars automatiques

L’année 2024 est marquée par un recul de 15,1 % du nombre de Dossiers d’Infractions (DIF) créés pour des infractions relevées par les radars au titre du Contrôle Automatisé soit plus de 20,9 millions DIF.

TAUX DE DISPONIBILITÉ DES ÉQUIPEMENTS





UNE ACTIVITÉ SOUTENUE EN DÉPIT D'UN LÉGER REcul DU NOMBRE D'INFRACTIONS EN 2024 CONSTATÉES PAR RADARS AUTOMATIQUES

L'année 2024 est marquée par un **recul de 15,1 %** du nombre de Dossiers d'InFractions (DIF) créés pour des infractions relevées par les radars au titre du Contrôle Automatisé soit plus de **20,9 millions** DIF.

Parallèlement, l'Agence a envoyé **14,1 millions** d'Avis de CONtravention (ACO) initiaux, en baisse de 15,8 % par rapport à l'année 2023.

Le ratio ACO/DIF associé est de **73,6 %**, soit - 1,7 point par rapport à l'année 2023 pour la chaîne du contrôle automatisé des vitesses, pour les véhicules d'immatriculation française.

Parallèlement, l'Agence a envoyé 14,1 millions d'Avis de CONtravention (ACO) initiaux, en baisse de 15,8 % par rapport à l'année 2023. Le ratio ACO/DIF associé est de 73,6 %, soit - 1,7 point par rapport à l'année 2023 pour la chaîne du contrôle automatisé des vitesses, pour les véhicules d'immatriculation française.

Comme ci-dessus, ces chiffres en baisse s'expliquent, pour l'essentiel, par des difficultés conjoncturelles de maintien en condition opérationnelle de certains équipements de terrain, notamment les radars chantier et les radars tourelles, pendant une partie significative de l'année, dans un contexte où le nombre de dégradations volontaires de ces appareils reste élevé.

Désigner le conducteur : une obligation pour les personnes morales

Afin de renforcer l'effectivité de la sanction pénale et de responsabiliser les conducteurs professionnels ainsi que leurs employeurs, le législateur a introduit, à compter du 1^{er} janvier 2017, l'article L121-6 du Code de la route qui impose, aux entreprises et organismes possédant des véhicules immatriculés au nom d'une personne morale, de désigner dans un délai de 45 jours le conducteur qui utilisait le véhicule au moment de l'infraction relevée par le système de contrôle automatisé. La personne ainsi désignée devient alors redevable du paiement de l'amende.

En l'absence de désignation sous ce délai, le Centre Automatisé de Constatation des Infractions Routières (CACIR) établit un procès-verbal d'infraction de non-désignation à l'encontre du représentant légal de l'entreprise.

Celui-ci reçoit alors, par l'intermédiaire de l'ANTAI, un avis de contravention spécifique de quatrième classe, dit « ACO ND ».

En 2021, le montant de l'amende et les modalités de contestation de cette infraction ont fait l'objet d'évolutions réglementaires et législatives, selon la nature juridique exacte du titulaire du certificat d'immatriculation :

- 135 € pour une personne physique ayant immatriculé à tort son véhicule professionnel en tant que personne morale (ex : entrepreneur individuel), avec possibilité d'annulation de cette amende en cas de régularisation de l'immatriculation erronée.
- 675 € pour un titulaire de certificat d'immatriculation ayant réellement la qualité de personne morale.

Afin de distinguer ces deux situations, l'ANTAI interroge le répertoire SIRENE de l'INSEE pour déterminer le statut juridique exact de l'organisme concerné, ce qui permet de lui adresser un avis de contravention comportant des éléments d'information circonstanciés adaptés à sa situation, tant au stade de l'infraction initiale qu'à celui de l'infraction de non-désignation, le cas échéant.

Par ailleurs, la jurisprudence de 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 au moment de la commission des faits, c'est sur cette dernière que pèse l'obligation de désignation. Ce dispositif a donc également été mis en place par l'ANTAI.



L'INFRACTION DE NON-DÉSIGNATION DU CONDUCTEUR

135 €

pour une **personne physique** ayant immatriculé à tort son véhicule professionnel en tant que personne morale (ex : entrepreneur individuel), avec possibilité d'annulation de cette amende en cas de régularisation de l'immatriculation erronée,

675 €

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

L'ACTIVITÉ EUROPÉENNE DE L'AGENCE



une année de renforcement et d'évolutions

Depuis près d'une dizaine d'années, l'ANTAI contribue à promouvoir les échanges entre pays européens en matière de lutte contre les infractions routières. La coopération transnationale permet en effet de lutter contre le sentiment d'impunité chez les automobilistes français et étrangers, et de faire baisser de manière significative la mortalité routière.

L'extension des échanges de données via le système EUCARIS : vers une coopération plus large

Un cadre juridique en constante évolution

L'ANTAI réalise depuis 2015 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). Cette Directive a été révisée en décembre 2024 par la Directive 2024/3237/UE, dont la date limite d'application dans le droit de chaque État membre est fixée à juillet 2027, et qui a notamment eu pour effet d'accroître sensiblement le périmètre des infractions concernées.

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

un accord d'échange a été conclu (on parle alors de « Pays partenaires ») afin d'identifier les auteurs d'infractions commises avec des véhicules y étant immatriculés. De même, les automobilistes français commettant une infraction verbalisée sans interception dans un pays de l'Union peuvent être poursuivis par les autorités de ce pays après identification du propriétaire par l'intermédiaire de l'ANTAI. Dans les deux cas, cette coopération s'appuie sur un outil européen dénommé EUCARIS (European CAR Information System).

Comment cela fonctionne-t-il ?

En pratique, l'interrogation des fichiers d'immatriculation est possible pour l'ensemble des États membres de l'UE sur tout le périmètre des infractions routières mentionnées par la Directive. Cette mesure ne fait l'objet d'aucune restriction quant à la nature de l'infraction pour la Suisse et la Belgique, à condition que celle-ci soit réprimée pénalement dans le droit national du demandeur.

Pour ce qui concerne les conducteurs de véhicules étrangers commettant des infractions en France, cette interrogation s'applique aujourd'hui avant tout aux infractions relevées par des dispositifs de contrôle automatisé (vitesse et signaux d'arrêt). La France répond déjà aux sollicitations de ses partenaires européens sur l'ensemble du périmètre couvert par la Directive.

Cet échange d'informations est réalisé par l'intermédiaire du réseau EUCARIS, qui désigne à la fois un système d'échange d'informations automatisé et l'organisation qui supporte le maintien en condition et le développement de ce système. Les échanges gérés par l'ANTAI concernent uniquement les données des fichiers d'immatriculation (caractéristiques techniques du véhicule, identité du propriétaire ou du locataire à longue durée), mais ce système permet également aux services concernés de partager des informations sur les permis de conduire.

Des contrevenants toujours mieux informés et protégés

Conformément à la Directive CBE, les avis de contravention que la France envoie à l'étranger dans ce cadre légal doivent être rédigés dans la langue dans laquelle est établi le certificat d'immatriculation du contrevenant, ce qui est également une information fournie par EUCARIS. La nouvelle version de la Directive va encore plus loin en imposant aussi la traduction des principaux documents subséquents (passage en phase majorée, décisions de l'autorité judiciaire en cas de contestation, etc.).

Pour les aider dans leurs démarches, les contrevenants étrangers peuvent contacter le centre d'appels géré par l'ANTAI. Des télé-conseillers répondent à leurs questions dans cinq langues (français, anglais, espagnol, allemand et néerlandais). **Un site Internet (www.antai.gouv.fr), accessible en six langues** (français, anglais, allemand, italien, néerlandais, espagnol), existe également.

La nouvelle Directive vise à mieux informer les contrevenants étrangers. Elle prévoit la création d'un portail dit « CBE ». Ce portail, qui sera géré et mis en place par la Commission européenne, rassemblera les informations sur les infractions routières, les droits des contrevenants, les recours possibles, les sanctions et enfin, les règles en matière de protection des données. Il sera disponible dans toutes les langues de l'UE.



La nouvelle Directive CBE vise à mieux informer les contrevenants étrangers. Elle prévoit la création d'un portail dit « CBE ». Il sera disponible dans toutes les langues de l'UE.

Enfin, une attention particulière est accordée à la protection des données. En effet, la Directive insiste sur le fait que les Etats membres doivent garantir la sécurité des données et mettre en place des mécanismes pour éviter tout incident de cybersécurité. Elle rappelle aussi que les bases de données des Etats membres doivent être systématiquement harmonisées et mises à jour.

Le système e-Codex en construction

Quels objectifs ?

Le projet européen e-CODEX vise à faciliter l'accès au droit et à la justice pour les citoyens et les entreprises concernés par des procédures transfrontalières, ainsi qu'à améliorer l'interopérabilité entre les autorités judiciaires.

Parmi les projets pilotes sélectionnés par la direction de projet, on trouve 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 en la matière. Ce texte

permet de mettre en recouvrement, dans le pays du contrevenant, une amende devenue définitive dans le pays de commission de l'infraction.

L'expérimentation pilote avec les Pays-Bas et ses suites

L'ANTAI participe à cette expérimentation depuis plusieurs années, et a mis en place

une interconnexion avec e-CODEX afin de permettre à l'OMP du Centre National de Traitement de Rennes d'envoyer les certificats définis par la décision-cadre à des autorités européennes. Ce dispositif est d'ores et déjà opérationnel depuis 2018 entre la France et les Pays-Bas : l'OMP du CNT transmet à son partenaire néerlandais, le CJIB (Centraal Justitieel Incassobureau), des dossiers d'amende forfaitaire majorée relatifs à des infractions commises en France par des conducteurs domiciliés aux Pays-Bas, aux fins de recouvrement forcé, par le biais de cette interface.

Une extension de ce dispositif à l'Allemagne est prévue prochainement.

L'ANTAI mène aussi actuellement une étude sur l'outillage à mettre en place pour que ces échanges deviennent réciproques, c'est-à-dire pour permettre aux autorités françaises de mettre en recouvrement des amendes découlant d'infractions commises à l'étranger par des conducteurs domiciliés en France.

Au-delà d'un échange transfrontalier d'informations, une véritable coopération européenne

L'ANTAI entretient des relations dans le cadre de ces échanges transfrontaliers d'informations avec dix-neuf pays de l'Union européenne (Belgique, Espagne, Allemagne, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Italie, Luxembourg, Autriche, Hongrie, Slovaquie, République tchèque, Estonie, Lettonie, Lituanie, Irlande, Suède, Danemark, Portugal). Elle échange également des informations

de même nature avec la Suisse, sur la base d'un accord bilatéral spécifique.

En 2024, l'assemblée générale d'EUCARIS s'est tenue à Bruxelles. Cette rencontre a permis aux pays membres d'échanger sur l'impact des nouvelles mobilités sur leurs activités, ainsi que sur la sécurité routière et la nouvelle Directive CBE. Les États membres développent des normes techniques communes pour le traitement et l'échange de données, harmonisent leurs pratiques et mettent en place des solutions pour la sécurité et la protection des données lors de rencontres régulières qui prennent la forme de groupes de travail. La Directive révisée invite d'ailleurs les États membres à s'apporter une assistance mutuelle dans l'exercice de leurs obligations relatives à ces échanges transfrontaliers d'informations et à accorder davantage d'attention à la protection et à la qualité des données personnelles.

Deux accords bilatéraux existent également avec la Suisse et la Belgique sur le même schéma, mais avec un périmètre juridique bien plus large, englobant l'ensemble des infractions pénales.

Par ailleurs, des transmissions ponctuelles 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.

Une année marquée par la venue de nombreuses délégations étrangères

En 2024, le Centre National de Traitement de l'ANTAI a accueilli plusieurs délégations étrangères, dont des délégations grecque, espagnole, allemande ainsi qu'une délégation européenne sur la sécurité routière.

L'ANTAI cherche notamment à développer le dispositif e-CODEX avec d'autres pays européens, en priorité ceux dont les automobilistes commettent le plus d'infractions sur le territoire national. Ces visites du CNT peuvent marquer le coup d'envoi de ces projets de coopération européenne avec les pays partenaires.



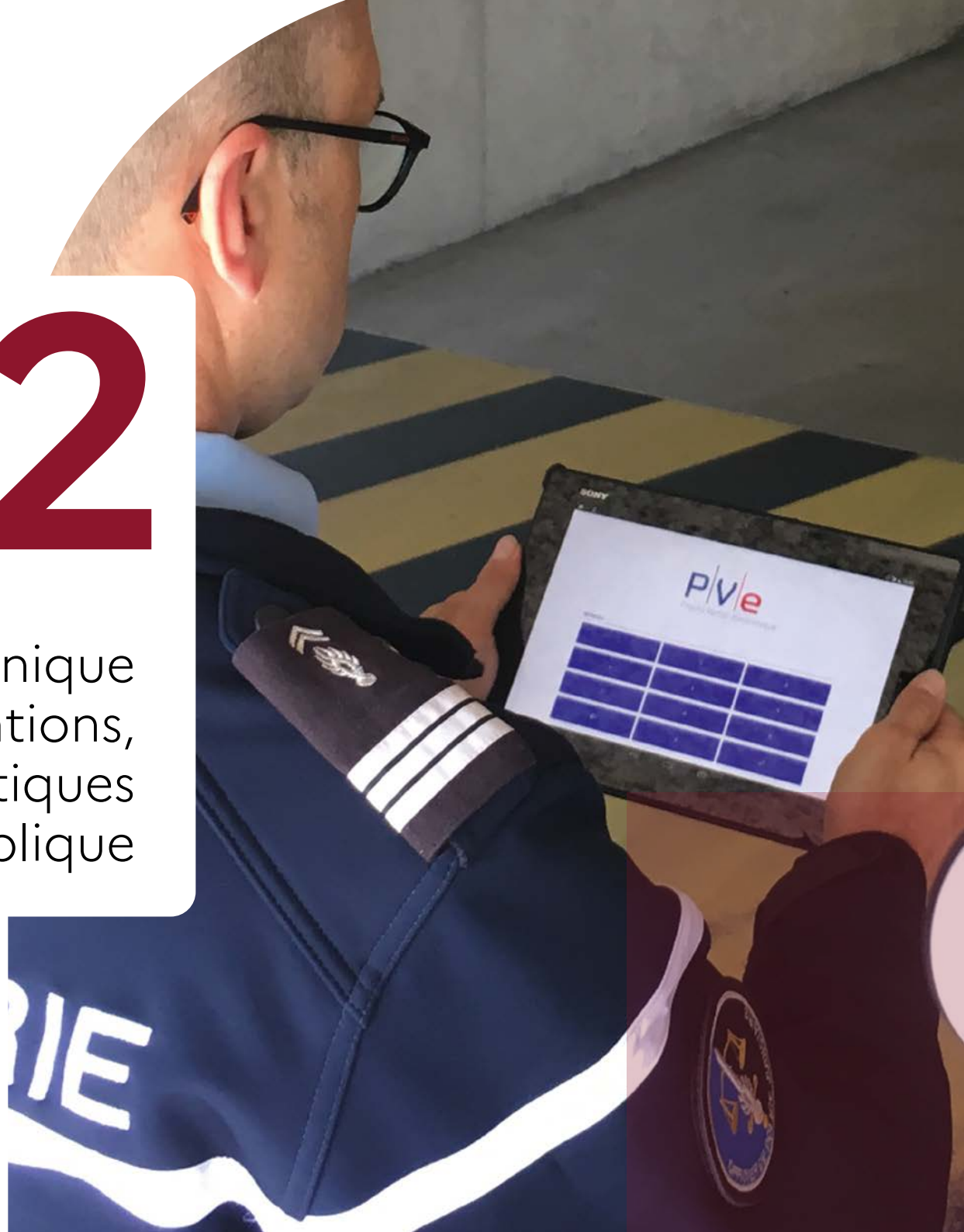
CONTRÔLE AUTOMATISÉ – PAYS ÉTRANGERS



| PAYS | Nombre d'Avis de Contravention envoyés au titre du contrôle automatisé selon le pays de résidence du dernier contrevenant (en date d'envoi du dernier ACO du dossier) | | |
|--|---|-------------------|-----------------|
| | 2023 | 2024 | Variation |
| France | 14 788 653 | 12 329 936 | - 16,6 % |
| UE – Pays Partenaires (19) | | | |
| BELGIQUE (juin 2012 – pas de reprise) | 347 623 | 253 783 | - 27,0 % |
| PAYS-BAS (février 2014 – reprise depuis septembre 2013) | 277 934 | 205 136 | - 26,2 % |
| ALLEMAGNE (février 2014 – reprise depuis novembre 2013) | 246 312 | 194 591 | - 21,0 % |
| ESPAGNE (février 2015 – reprise depuis août 2014) | 338 854 | 237 575 | - 29,9 % |
| POLOGNE (août 2015 – reprise depuis janvier 2015) | 148 646 | 100 675 | - 32,3 % |
| ROUMANIE (novembre 2015 – reprise depuis juillet 2015) | 228 691 | 174 443 | - 23,7 % |
| LUXEMBOURG (janvier 2016 – reprise depuis juillet 2015) | 45 274 | 39 273 | - 13,3 % |
| ITALIE (janvier 2016 – reprise depuis juillet 2015) | 243 472 | 189 847 | - 22,0 % |
| AUTRICHE (décembre 2016 – reprise depuis juin 2016) | 11 505 | 10 095 | - 12,3 % |
| HONGRIE (avril 2017 – reprise depuis septembre 2016) | 7 299 | 9 027 | + 23,7 % |
| SLOVAQUIE (avril 2017 – reprise depuis septembre 2016) | 6 750 | 4 784 | - 29,1 % |
| RÉPUBLIQUE TCHÈQUE (juillet 2017 – reprise depuis janvier 2017) | 25 973 | 19 242 | - 25,9 % |
| PORTUGAL (janvier 2018 – reprise depuis juin 2017) | 37 893 | 60 080 | + 58,6 % |
| LITUANIE (juillet 2018 – reprise depuis janvier 2018) | 40 235 | 35 394 | - 12,0 % |
| LETTONIE (juillet 2018 – reprise depuis janvier 2018) | 2 883 | 2 792 | - 3,2 % |
| ESTONIE (juillet 2018 – reprise depuis janvier 2018) | 1 522 | 1 447 | - 4,9 % |
| SUÈDE (juillet 2019 – reprise depuis décembre 2018) | 8 375 | 9 363 | + 11,8 % |
| IRLANDE (février 2020 – reprise depuis août 2019) | 24 700 | 18 970 | - 23,2 % |
| DANEMARK (partenariat en cours mais pas de démarrage technique) | 11 548 | 10 197 | - 11,7 % |
| Total – UE Pays Partenaires | 2 055 489 | 1 576 714 | - 23,3 % |
| UE – Pays non partenaires (7) | | | |
| BULGARIE | 5 853 | 3 540 | - 39,5 % |
| FINLANDE | 1 136 | 1 496 | + 31,7 % |
| GRÈCE | 2 920 | 2 717 | - 7,0 % |
| MALTE | 393 | 499 | + 27,0 % |
| CROATIE | 670 | 776 | + 15,8 % |
| SLOVÉNIE | 643 | 437 | - 32,0 % |
| CHYPRE | 359 | 386 | + 7,5 % |
| Total UE – Pays non partenaires | 11 974 | 9 851 | - 17,7 % |
| Pays Hors UE | | | |
| ROYAUME-UNI (partenaire entre janvier 2019 – reprise depuis août 2018 – et décembre 2020 puis de nouveau non partenaire à partir de janvier 2021) | 62 780 | 53 929 | - 14,1 % |
| SUISSE – pays partenaire (accord du 9 octobre 2007) | 176 905 | 188 216 | + 6,4 % |
| MONACO | 391 | 350 | - 10,5 % |
| ANDORRE | 733 | 499 | - 31,9 % |
| AUTRES PAYS | 309 111 | 256 520 | - 17,0 % |
| Total Hors UE | 549 920 | 499 514 | - 9,2 % |
| Total Pays Partenaires (avis initiaux et faisant suite à désignation) | 2 232 394 | 1 764 930 | - 20,9 % |
| Total Pays non partenaires (à part la Suisse, uniquement suite à désignation) | 384 989 | 321 149 | - 16,6 % |
| Total Pays Étrangers | 2 617 383 | 2 086 079 | - 20,3 % |
| TOTAL Pays de la plaque identifié (France + Pays étrangers) | 17 406 036 | 14 416 015 | - 17,2 % |
| Part pays étrangers / total France et pays étrangers | 15,0 % | 14,5 % | - 0,5 pts |

02

La verbalisation électronique
des contraventions,
au service des politiques
de sécurité publique



UNE EXTENSION DE L'OFFRE DE SERVICES DE LA CHAÎNE CONTRAVENTIONNELLE DU PVE

Outre les infractions relevées depuis le Centre National de Traitement de Rennes au moyen de radars, le système de Contrôle Automatisé (SCA) de l'ANTAI traite aussi les infractions relevées sur le terrain par de nombreuses catégories d'agents assermentés à l'aide d'une solution de verbalisation électronique.

Les intérêts multiples de la verbalisation électronique

Déployé progressivement à partir de 2009, le service Procès-Verbal électronique (PVe) a permis d'inscrire dans une démarche de transformation numérique l'action des services verbalisateurs habilités à recourir à la procédure de l'amende forfaitaire, à commencer par les unités de la police nationale, de la gendarmerie nationale et des polices municipales, avec de nombreux gains associés : allègement des tâches, fiabilisation de la notification, progrès du taux de paiement des amendes, accès des contrevenants aux services en ligne de l'ANTAI pour s'informer sur leur dossier et dématérialiser leurs démarches, etc.

Les avantages associés à la verbalisation électronique, ainsi que le rôle joué par l'État pour accompagner son déploiement, ont assuré le succès de ce service. Ainsi, fin 2024, la totalité des villes de plus de 7 500 habitants ayant au moins un agent verbalisateur utilisent les services de traitement des PV électroniques

fournis par l'ANTAI, et la quasi-totalité des autres communes disposant d'agents verbalisateurs étaient également adhérentes à ce service ou en voie de l'être.

Forte de ce succès, et de par la grande diversité des infractions relevables par ce moyen simple et rapide à utiliser (environ 2 000 natures d'infraction sont concernées, relevant de domaines multiples tels que la sécurité routière, la sécurité publique, la santé publique, la protection de l'environnement, etc.), la verbalisation électronique a récemment poursuivi son extension à d'autres catégories d'agents verbalisateurs, dans les limites des habilitations juridiques de chacun : contrôleurs des transports terrestres, police de l'environnement, gardes particuliers, etc.

Ce dispositif a en particulier été fortement sollicité pendant la crise sanitaire, et a démontré sa souplesse en permettant de mettre en place en très peu de temps la verbalisation des nombreuses violations d'obligations mises en place par les autorités sanitaires pour

lutter contre la propagation de l'épidémie de COVID-19 (confinement, couvre-feu, quarantaine, restrictions de circulation, port du masque, ouverture irrégulière de lieux recevant du public, etc.), contribuant ainsi fortement à l'efficacité opérationnelle de ces mesures.

Présentation du dispositif

Le dispositif du procès-verbal électronique comporte essentiellement trois composantes :

- une application de verbalisation sur terminal mobile, destinée à relever les infractions sur le terrain :
- pour la police et la gendarmerie nationales, il s'agit de l'application dénommée PVe, fournie par l'ANTAI et intégrée par l'Agence Nationale du Numérique des Forces de Sécurité Intérieure (ANFSI) sur les terminaux NEO équipant les policiers et les gendarmes,
- pour les autres catégories d'agents verbalisateurs, il s'agit de solutions similaires sur le plan fonctionnel mais fournies par des éditeurs privés ayant fait valider par l'ANTAI la conformité de leur solution ;

→ L'Application de Gestion Centrale (AGC), qui est une application Web centralisée fournie gratuitement par l'ANTAI et hébergée au CNT. Elle permet notamment à chaque responsable de service verbalisateur d'habilitier ses agents et de suivre leur activité en matière de verbalisation. Elle dispose également d'une fonction de saisie de procès-verbal électronique de niveau contraventionnel, surtout utilisée par les petites unités ne disposant pas de flotte de terminaux mobiles, ou par les unités pratiquant la vidéo verbalisation des infractions ;

→ la chaîne de traitement de l'ANTAI, qui réceptionne les PV rédigés au moyen des applications de verbalisation (ou de l'AGC) pour en assurer le traitement aval en coordination avec les partenaires institutionnels participant à la mise en œuvre de la procédure pénale (émission d'un avis de contravention, traitement d'un paiement ou d'une contestation, majoration de l'amende, etc.).

Ces différentes briques ont toutes dû faire l'objet d'adaptations significatives en 2024, pour intégrer les spécificités procédurales propres à Saint-Martin et à Saint-Barthélemy,

comme la non-applicabilité des règles liées aux pertes de points sur le permis de conduire, ou l'existence d'infractions définies par le droit local complétant ou se substituant à celles applicables sur le reste du territoire (notamment dans les domaines de la circulation routière et de l'environnement). Ceci a permis à l'ANTAI d'étendre, pour la première fois, la verbalisation électronique à des collectivités d'Outre-mer n'ayant pas le statut de département. Le périmètre en est actuellement limité aux infractions relevées avec interception par les Forces de Sécurité Intérieure (FSI), mais une double extension est prévue en 2025, d'une part à l'ensemble aux autres services verbalisateurs des deux îles, et d'autre part aux infractions relevées sans interception. Toutefois, chaque collectivité d'Outre-mer a ses propres spécificités procédurales,

et ces premières évolutions ne sont pas suffisantes à elles seules pour envisager à court terme le déploiement dans d'autres territoires ultramarins ayant également manifesté un intérêt pour le dispositif.

Des traitements nombreux et performants en 2024

Facilement accessible et particulièrement intuitif, le PVe nécessite un temps d'action bref sur le terrain permettant aux utilisateurs d'agir

avec une garantie de sécurité à la fois sur le plan opérationnel et sur le plan juridique. Intégrant environ 2 150 natures d'infractions forfaitisées, il autorise la verbalisation sur un spectre d'infractions très large. Toutefois, si les infractions contraventionnelles via PVe se sont fortement développées hors de la sphère routière au cours des dernières années (nuisances sonores, dépôts d'ordures, animaux, tabac), les infractions routières demeurent encore nettement majoritaires pour l'ensemble du PVe (97 % en 2024), en particulier pour ce qui concerne les infractions au stationnement (interdit, abusif ou dangereux).

Le CNT a ainsi enregistré **13,5 millions** de dossiers d'infraction pour des infractions relevées via PVe en 2024 (- 0,1 % par rapport à 2023). Parallèlement, le CNT a envoyé plus de **12,6 millions** d'avis de contravention pour des infractions relevées via PVe en 2024 (quasiment identique par rapport à 2023). L'écart entre ces deux chiffres découle principalement d'annulations faisant suite à des erreurs de saisie, après vérification de la situation par le ministère public.



Le dispositif du PVe comporte trois composantes :

- L'application de **verbalisation** sur terminal mobile, destinée à relever les infractions sur le terrain.
- L'**Application de Gestion Centrale (AGC)**, est une application Web centralisée fournie gratuitement par l'ANTAI et hébergée au CNT.
- La **chaîne de traitement** de l'ANTAI, réceptionne les PV rédigés au moyen des applications.



13,5 MILLIONS

de dossiers d'infraction pour des infractions relevées via PVe



12,6 MILLIONS

d'avis de contravention pour des infractions relevées via PVe



DES TRAITEMENTS NOMBREUX ET PERFORMANTS EN 2024

Facilement accessible et particulièrement intuitif, le PVe nécessite un temps d'action bref sur le terrain permettant aux utilisateurs d'agir avec une garantie de sécurité à la fois sur le plan opérationnel et sur le plan juridique.

Le PVe recense environ **2 150** natures d'infractions forfaitisées, il autorise la verbalisation sur un spectre d'infractions très large. Toutefois, si les infractions contraventionnelles via PVe se sont fortement développées hors de la sphère routière au cours des dernières années (nuisances sonores, dépôts d'ordures, animaux, tabac), les infractions routières demeurent encore nettement majoritaires pour l'ensemble du PVe (97 % en 2024), en particulier pour ce qui concerne les infractions au stationnement (interdit, abusif ou dangereux).

L'extension progressive du périmètre couvert par la verbalisation électronique

L'ouverture de la verbalisation électronique à de nouvelles catégories d'agents verbalisateurs

La diversité des infractions susceptibles d'être relevées par la verbalisation électronique, son succès auprès des policiers et gendarmes nationaux ainsi que des polices municipales, mais également la disparition progressive des carnets à souche au format papier, ont conduit à l'apparition d'une très forte demande d'adhésion au dispositif de la part d'autres catégories d'agents verbalisateurs.

La modification de l'arrêté de 2009 donnant accès à l'Application de Gestion Centrale (AGC) opéré en décembre 2023 permet désormais à tous les agents habilités de relever des infractions contraventionnelles forfaitisés, d'entrer à leur tour dans la verbalisation électronique, à l'instar des forces de sécurité intérieure et des polices municipales.

Au 31 décembre 2024, 6 121 entités hors FSI étaient enregistrées pour le PVe (dont 92 % de services effectivement démarrés à cette date) contre 5 628 au 31 décembre 2023, soit une augmentation de 8,75 %. 493 nouvelles entités, composées de collectivités territoriales (polices municipales, rurales, services des agents de surveillance de la voie publique), entités publiques ou entreprises privées, notamment des sociétés de transports

publics, ont signé une convention avec l'ANTAI, révélant ainsi l'attrait toujours constant au fil du temps pour cette facilité de verbalisation.

En 2024, près de 26 600 smartphones ou tablettes (équipements mobiles ayant enregistré au moins un message d'infraction) étaient utilisés par ces services autres que police et gendarmerie

nationales, contre 25 500 pour l'année 2023, soit une hausse de 4 %, montrant leur intérêt pour une solution nomade fournie par les éditeurs, dont les solutions respectives de verbalisation électronique font l'objet d'une qualification technique par les services de l'ANTAI. Ces éditeurs sont actuellement au nombre de huit, ce nombre pourrait s'accroître en 2025, certaines

sociétés s'étant rapprochées de l'ANTAI pour connaître le processus d'intégration et d'habilitation.

L'utilisation de l'application AGC seule est par ailleurs un moyen simple, pratique et gratuit (aucun coût n'est imputé par l'ANTAI) de permettre aux nouveaux utilisateurs de la verbalisation électronique d'entrer progressivement dans le dispositif.

Elle est donc souvent retenue par ces nouveaux acteurs afin de s'approprier la démarche, avant de faire éventuellement l'acquisition auprès d'un éditeur d'une solution validée par l'ANTAI, permettant la verbalisation en situation de mobilité.

Au-delà du périmètre initial couvrant la police et la gendarmerie nationales, ainsi que les polices municipales, les adhérents ou candidats

à l'adhésion au dispositif de verbalisation électronique de l'ANTAI se sont multipliés avec le conventionnement, à titre d'exemple, des organisations suivantes :

- La Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités (DGITM)
- Le ministère de l'Agriculture
- L'Office Français de la Biodiversité (OFB)
- L'Office National des Forêts (ONF)
- Les sociétés gestionnaires de transport public de voyageurs
- Les aéroports
- Les gares SNCF
- Le Conservatoire national du littoral et des rivages lacustres
- Réserves Naturelles de France (RNF)
- Voies Navigables de France (VNF)
- Les fédérations nationales de Chasse et de Pêche

Une utilisation croissante et régulière de PVe par les collectivités territoriales

L'année 2023 avait permis de mettre en exergue une volonté accrue des maires eux-mêmes de procéder à des verbalisations pour des infractions impactant la vie des administrés de façon quotidienne (dépôt ou abandon de déchets en dehors des emplacements, problèmes de stationnement, etc.), intérêt qui s'était révélé encore plus prononcé à l'issue des violences urbaines de 2023. Celui-ci s'est poursuivi sur l'année 2024 puisque nombre d'élus (Maires ou Adjoints Officiers de police judiciaire) ont sollicité l'ANTAI pour conventionner et bénéficier ainsi de cette possibilité de verbaliser.

En effet, elle constitue une réponse adaptée, efficace, rapide et de qualité aux questions de sécurité routière, environnementale



L'utilisation de l'**application AGC** seule est par ailleurs un moyen simple, pratique et gratuit (aucun coût n'est imputé par l'ANTAI) de permettre aux nouveaux utilisateurs de la **verbalisation électronique** d'entrer progressivement dans le dispositif.

(dépôt ou abandon de déchets en dehors des emplacements, problèmes de stationnement, etc.), et de façon plus générale aux problématiques rencontrées par les collectivités territoriales.

C'est la confirmation de la volonté d'un accès à un outil simple, efficace, de qualité, mis à disposition des agents.

Comme pour les nouveaux acteurs de la verbalisation électronique, l'utilisation de l'application AGC seule est parfois privilégiée par certaines collectivités territoriales, au moins dans un premier temps. C'est notamment le cas des petites communes qui ne font pas un usage très intensif de la verbalisation et qui n'éprouvent donc pas forcément le besoin d'investir dans un logiciel pour smartphone.

L'outil PVe intégré au projet stratégique « Réseau Radio du Futur » (RRF)

Garantir la continuité 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, catastrophes naturelles, attentats, etc.).

À cet effet, les forces de sécurité intérieure, les pompiers et les services d'aide médicale d'urgence partagent de longue date un système de radio tactique numérique, mais celui-ci repose sur des technologies anciennes dénommées TETRAPOL, qui sont performantes pour véhiculer la voix mais pas pour la transmission de gros volumes de données, et qui sont de surcroît frappées d'obsolescence.

L'Agence des Communications Mobiles Opérationnelles de Sécurité et de Secours (ACMOSS) a donc été chargée, par le ministère de l'intérieur, de remplacer cet outil historique, en procédant à la conception et au déploiement d'un nouveau réseau commun, le RRF, qui a vocation à offrir à ces services un système de communication inter-administrations moderne, haut débit, sécurisé, résilient et pleinement interopérable, pour garantir la continuité des communications critiques.

Le RRF, qui doit ouvrir prochainement dans quelques départements pilotes pour l'éprouver en situation réelle avant sa généralisation progressive sur tout le territoire, doit aussi permettre de raccorder rapidement de nouvelles catégories d'utilisateurs participant au continuum de sécurité, notamment les polices municipales, alors qu'une telle ouverture n'était guère possible jusque-là, du fait de limitations intrinsèquement liées à technologie utilisée, et de coûts excessifs.

Mais à la différence des réseaux actuels, qui s'appuient jusque-là uniquement sur des émetteurs radio spécifiques dédiés à cet usage, le RRF repose, pour l'essentiel, sur les infrastructures techniques des grands opérateurs radiomobiles publics irriguant déjà le territoire, en bénéficiant des mécanismes natifs de priorité d'initialisation et d'acheminement d'appels réservés aux services de sécurité et de secours qui sont prévus par les normes internationales que doivent respecter ces opérateurs.

Les terminaux permettant cet accès privilégié au réseau seront fournis par l'ACMOSS, sauf pour ce qui concerne les policiers et gendarmes

qui conserveront leurs terminaux NEO actuels, fournis par l'ANFSI, puisque ceux-ci ont été conçus pour être directement compatibles avec le RRF. Comme les NEO, les nouveaux terminaux RRF se présenteront sous la forme de smartphones classiques, sur lesquels ont été intégrés des dispositifs de sécurisation spécifiques.

Dans ce contexte, l'objectif pour l'ANTAI est d'accompagner les éditeurs dans leurs démarches visant à intégrer leurs outils de verbalisation électronique sur ces nouveaux terminaux, à l'instar de ce qui a été fait il y a quelques années par l'ANTAI elle-même avec l'ANFSI pour l'intégration de l'application PVe des FSI sur les terminaux NEO, ce qui permettra à tous les utilisateurs du RRF de bénéficier, sur un seul et même outil, des différentes fonctionnalités utiles à leur métier : applications métier, consultation de fichiers, appels vidéo, partage de position, envoi d'électrocardiogrammes, etc.

Des ateliers ont donc été mis en place en 2024 par les deux Agences avec chacun des éditeurs qui le souhaitaient, ayant pour objectif de leur permettre de faire évoluer leur solution pour l'intégrer au magasin applicatif (« store ») du RRF. La plupart ont aujourd'hui engagé cette démarche, et une phase pilote est en cours de préparation pour 2025 avec les deux éditeurs qui sont les plus représentés parmi les communes dont la police municipale participe à l'expérimentation du RRF dans les départements pilotes retenus par l'ACMOSS.

À l'issue de cette phase d'expérimentation, chaque éditeur désirant intégrer le RRF aura naturellement la possibilité de le faire.

TÉMOIGNAGE CROISÉ DE L'ÉQUIPE PVe DE L'ANTAI

POUVEZ-VOUS PRÉSENTER VOTRE POSTE ACTUEL ET VOS MISSIONS PRINCIPALES ?

Y.C. : Je suis chef de projet en informatique sur le domaine de la verbalisation électronique, à ce titre j'interviens sur le pilotage de différents projets dont l'adaptation au RRF, la refonte GESTion PVe (GESPVe) mais aussi de plus petites évolutions. Mon rôle consiste à faire évoluer les applications en lien avec la verbalisation électronique afin qu'elles suivent les orientations demandées (ouverture aux collectivités d'Outre-mer de Saint-Martin et de Saint-Barthélemy, prise en compte de règles propres à certaines catégories d'agents verbalisateurs rejoignant le dispositif), mais aussi à en améliorer l'usage utilisateur (ajout de contrôle ou d'aide à la saisie).

L.R. : Mon poste est responsable de compte services verbalisateurs extérieurs. J'ai en charge le pilotage des relations avec les services utilisateurs actuels, à venir, autres que les forces

de sécurité intérieure (polices municipales, transports, environnement, chasse, pêche, Institut Français du Cheval et de l'Équitation, Union Sociale pour l'Habitat, Parcs nationaux, réserves naturelles de France, etc.).

Je suis le référent des entreprises (éditeurs) fournissant ou souhaitant fournir des solutions de verbalisation électronique, et j'ai donc la charge de la validation fonctionnelle et du pilotage des travaux de validation technique de ces solutions, afin de garantir vis-à-vis de leurs clients qu'elles sont conformes aux prescriptions de l'article A37-19 du Code de Procédure Pénale (CPP).

I.D. : Ayant récemment rejoint les équipes de l'ANTAI, j'occupe le poste de juriste au sein du pôle stratégie, communication et affaires juridiques. À ce titre, je suis amenée à élaborer les conventions en tenant compte des spécificités de chaque catégorie de service verbalisateur, à répondre aux demandes de communication de documents administratifs,

à traiter les contentieux devant les juridictions administratives, à produire des notes et analyses juridiques, à assurer un travail de veille législative, à connaître des questions relatives à la protection des données à caractère personnel et à répondre à l'ensemble des sollicitations de mes collègues en vue de sécuriser juridiquement les travaux de l'Agence.

QUEL EST VOTRE RÔLE DANS LE PROCESSUS D'OUVERTURE DE LA VERBALISATION ÉLECTRONIQUE À DE NOUVEAUX ACTEURS ?

Y.C. : J'interviens pour présenter et répondre à leurs questions sur le fonctionnement de la verbalisation électronique, les réponses à apporter étant presque toujours fonction de leur contexte technique. Par ailleurs j'assure le support à l'entité pour la mise en place de la solution de verbalisation. Une fois l'ouverture effective, nous restons à l'écoute des remontées que nous font les entités pour améliorer ou corriger nos applications.

L.R. : Je suis le référent ANTAI sur les usages du PVe pour les services autres que ceux du ministère de l'Intérieur. Mon rôle consiste donc à animer les relations avec ces partenaires en les aidant à intégrer le dispositif de verbalisation électronique, en préparant la mise en place ou le renouvellement des conventions de service et en recueillant leurs besoins métiers. Je suis également le déploiement du PVe pour ces services et j'anime les relations avec les prestataires qui les développent. Je définis et pilote le processus de validation des solutions commerciales candidates à être utilisées pour la verbalisation électronique par ces services verbalisateurs. J'assure ensuite en lien avec les équipes de production et les prestataires PVe le suivi des incidents et la coordination des actions et de la communication vers les utilisateurs en cas d'évènement significatif affectant les services. Je réponds enfin aux questions métiers, opérationnelles, et juridiques (avec l'appui de notre excellent service juridique).

I.D. : Éloignée du terrain, contrairement à mes collègues rennais de la Direction technique avec lesquels j'ai le plaisir de collaborer, j'interviens en seconde intention, postérieurement à la prise d'attache des entités désireuses de conventionner avec l'ANTAI et à l'analyse de la faisabilité technique,

lors de l'élaboration de la convention de mise en œuvre de la verbalisation électronique au profit de nouveaux agents verbalisateurs. Ma mission consiste à sécuriser juridiquement les engagements conventionnels. Mon rôle vise également, le cas échéant, à faire œuvre de pédagogie, à l'instar des membres de l'équipe PVe, auprès des entités désireuses de conventionner pour qu'elles puissent appréhender le fonctionnement usité et proposé par l'ANTAI.

QUEL EST L'IMPACT DE CETTE EXTENSION DU PVE DANS VOS ACTIVITÉS RESPECTIVES ET QUELS SONT LES ENJEUX RÉCURRENTS QUE VOUS RENCONTREZ ?

Y.C. : L'extension de la verbalisation à différentes entités, favorise les sources potentielles de demandes d'évolutions. Cependant l'application de verbalisation étant commune à toutes les entités, il convient de déterminer lesquelles font sens pour plusieurs entités ou, a minima, de s'assurer qu'elles n'interfèrent pas avec la verbalisation d'autres entités. C'est ainsi que nous en sommes venus, par exemple, à mettre à disposition de chaque entité verbalisatrice, le PV complet correspondant à chaque infraction relevée alors que celui-ci n'était jusque-là généré, à partir des données relevées par l'agent verbalisateur, qu'en cas de contentieux soulevé par

le destinataire de l'avis de contravention devant une juridiction pénale. Ceci est dû au fait que certaines professions rejoignant la verbalisation électronique, comme les gardes particuliers, sont soumises à l'obligation de transmettre ce document à des tiers, et au fait que le même type d'obligation de transmission s'attache à certaines catégories d'infraction ayant été récemment intégrées à la verbalisation électronique (chasse, pêche, forêt, etc.). Une autre conséquence pour nous de cette augmentation de périmètre est le renforcement des contrôles applicatifs (aide à la saisie, etc.), car ces nouveaux services récemment raccordés ou en cours de raccordement font souvent un usage bien plus limité de la verbalisation que ses bénéficiaires historiques, et l'expérience montre qu'ils sont souvent moins aguerris à la procédure pénale. Ils risquent donc davantage de commettre par mégarde des erreurs risquant de générer des nullités ; et nos travaux vont donc dans le sens d'une plus grande sécurité juridique des procédures qu'ils génèrent.

L.R. : De plus en plus de services extérieurs entrent dans la verbalisation électronique (AGC ou solution mobile avec un éditeur) depuis la modification de l'arrêté de 2009. Cela nécessite une constante adaptation organisationnelle, les interrogations, questions étant de plus en plus nombreuses. Il faut donc être le référent de ces services extérieurs du point de vue

métier, ceux-ci étant en carence de formation approfondie, quant à l'utilisation de l'outil en conformité avec les textes juridiques. Tout l'enjeu est donc de garder la rapidité du retour aux entités pour maintenir l'image de l'ANTAI vis-à-vis de celles-ci et d'avoir, au sein de l'ANTAI, une complémentarité avec les différents pôles ou les prestataires afin de maintenir cette rapidité de retour.

I.D. : Depuis mon arrivée à l'ANTAI, j'ai pu constater une forte demande de la part des nouvelles entités susceptibles de bénéficier de la verbalisation électronique depuis l'extension permise par l'arrêté du 18 décembre 2023, modifiant l'arrêté du 20 mai 2009 portant création d'un traitement automatisé dénommé « Application de Gestion Centrale » (AGC) ; si bien que l'élaboration des conventions constitue une part essentielle de mon activité. Cette extension accroît significativement le volume de conventions devant être traité par l'ANTAI ; ce qui a incité mon prédécesseur, en lien avec les membres de l'équipe PVe, à élaborer des conventions-cadres avec les entités fédératrices, pouvant être déclinées auprès des entités verbalisatrices et ce, afin d'encadrer le conventionnement de l'ANTAI avec une multiplicité d'entités éparses. Cela présuppose, en amont, de faire œuvre de pédagogie auprès de l'entité fédératrice

afin de juguler les craintes formulées en termes d'organisation et de représentation du réseau d'adhérents, constitutifs des entités verbalisatrices, sur lequel elle n'exerce généralement qu'un contrôle restreint, limité à l'animation d'un réseau. Ce travail pédagogique constitue l'enjeu majeur et s'avère essentiel pour permettre aux entités d'adhérer à la verbalisation électronique en ayant conscience à la fois des atouts qu'elle recèle et des règles essentielles à respecter pour qu'elle tienne pleinement ses promesses.

QUEL EST, SELON VOUS, L'ATOUT DE LA VERBALISATION ÉLECTRONIQUE POUR LES DIFFÉRENTES ENTITÉS QUI LE SOUHAITENT ?

L.R. : Avec la disparition des carnets à souche (originellement conçus pour permettre le paiement par timbres amendes), la verbalisation électronique entraîne une simplification de la verbalisation pour les agents du terrain, ceci leur évitant, pour les infractions forfaitisées, le passage par une procédure classique. Par ailleurs il s'agit aussi une simplification du suivi d'activité pour les responsables de services au travers notamment de rapports pré-existants.

L.R. : La verbalisation électronique constitue un outil rapide, efficace, simple d'utilisation

permettant aux agents d'accentuer leur présence sur le terrain, mieux occuper celui-ci et être moins accaparés par les obligations rédactionnelles ou administratives. Le PVe apporte également une meilleure prise de conscience pour les contrevenants et entraîne certains à ne plus commettre d'infraction. Ce qui a pour mérite d'apporter comme argument que le PVe n'a pas seulement un côté répressif mais également un aspect préventif pour la non réitération de certaines infractions par certains contrevenants par une meilleure prise de conscience (abandon de déchets par exemple). Par conséquent, il s'agit d'un atout opérationnel et un atout de prise de conscience, moral.

I.D. : La verbalisation électronique participe de la dématérialisation des procédures et présente un intérêt non négligeable pour les entités désireuses d'y accéder. Non seulement elle permet de sécuriser les procès-verbaux dressés par les agents verbalisateurs, mais elle réduit aussi l'aspect chronophage de leurs tâches administratives et de celles des services se situant plus en aval de la chaîne de traitement (OMP, trésoreries), en comparaison avec le système de carnets à souche. Qui plus est, elle accroît l'efficacité de la réponse pénale et revêt un caractère dissuasif plus marqué vis-à-vis des contrevenants, qui tend à influencer sur le taux de réitération des faits.

LA CHAÎNE DÉLICTUELLE ET LA RÉVOLUTION DES AFD

Dispositif moderne destiné à alléger la charge des tribunaux judiciaires, la forfaitisation des délits connaît une très forte dynamique au sein des activités de l'ANTAI, et s'impose comme un outil simplifié de la politique pénale dont l'efficacité est reconnue par les Forces de Sécurité Intérieure : plus de 1,5 million de délits forfaitisés ont ainsi été relevés et intégrés au CNT de fin 2018 à fin 2024, dont 497 000 pour l'année 2024, contre 57 000 en 2018. La forfaitisation des délits a constitué, en effet, une véritable révolution juridique : le législateur a rendu possible de sanctionner certains délits peu réprimés, par le paiement d'une amende forfaitaire qui éteint l'action publique dès lors que le mis en cause a reconnu les faits. Ce dispositif évite des procédures et économise le temps des forces de l'ordre et de l'ensemble des acteurs de la chaîne pénale. Outre les huit délits forfaitisés déjà généralisés au 31 décembre 2024, l'enjeu est à présent d'adapter le dispositif actuel, qui requiert une part importante de développements spécifiques d'une durée de plusieurs mois pour chaque nouvelle AFD, vers un dispositif plus industrialisé, notamment pour permettre la mise en œuvre effective de la forfaitisation des 75 délits encore à traiter sur le total introduit par la Loi d'Orientation et de Programmation du ministère de l'Intérieur (LOPMI).

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

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

La Loi de modernisation de la justice du XXI^e siècle a initialement 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 ont été mis 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, intégré aux traitements

de l'ANTAI puis généralisé le 1^{er} septembre 2020 sur l'ensemble du territoire, ainsi que 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 autres 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 délit a été généralisée le 1^{er} février 2022. Une seconde

expérimentation a été lancée en même temps, visant 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.

Plus récemment, 3 délits supplémentaires ont été ajoutés à la chaîne délictuelle de l'ANTAI et généralisés en 2023 (les délits relatifs au vol simple et à la vente à la sauvette depuis juillet 2023, ainsi que le délit relatif à l'introduction ou à l'usage de fusées ou artifices dans les enceintes sportives en novembre 2023), portant ainsi à 8 le nombre d'Amendes Forfaitaires Délictuelles traitées par l'ANTAI et rendues accessibles à la verbalisation sur l'ensemble du territoire, parmi les 13 délits forfaitisés définis par la législation avant la promulgation de la LOPMI.

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 donc des délits simples à caractériser sur la voie publique et ne nécessitant pas d'acte d'enquête particulier ou de retour au service, mais susceptibles de représenter un grand nombre de cas, et donc d'engorger les juridictions pénales.

Au surplus, cette facilité d'action, dont la validité juridique 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 grave (comparé aux contraventions) des infractions commises et plusieurs conditions encadrent la procédure (majorité, reconnaissance de l'infraction par le mis en cause, etc.) encadrent la procédure. Enfin, l'usage de cet outil s'adapte à la réalité de chaque territoire en fonction de la politique du Parquet territorialement compétent, qui peut notamment décider des cas particuliers où il souhaite privilégier plutôt le recours à une procédure non forfaitaire. Elle permet ainsi d'enrichir les moyens de réponse pénale pour faire face à un spectre croissant d'infractions délictuelles, et notamment de passer à l'échelle pour le traitement de délits commis plusieurs milliers ou dizaines de milliers de fois par an.

Un traitement simplifié de masse

L'automatisation des procédures permet un traitement de masse : sur l'année 2024,

plus de **497 000 délits forfaitisés** ont été relevés (41 400 par mois en moyenne), soit **31,9 %** de plus qu'en 2023 dont :

- 205 000 pour conduite sans assurance (+ 29,7 % par rapport à 2023) ;
- 38 000 pour conduite sans permis (+ 37 % par rapport à 2023) ;
- 4 400 pour conduite avec permis non adapté (+ 29,5 % par rapport à 2023) ;
- 196 000 pour usage de stupéfiants (+ 21,2 % par rapport à 2023) ;
- 8 600 pour occupation illicite (+ 9 % par rapport à 2023) ;
- 27 000 pour vol simple ;
- 15 000 pour vente à la sauvette
- 299 pour introduction de fusées ou d'artifices dans les enceintes sportives.

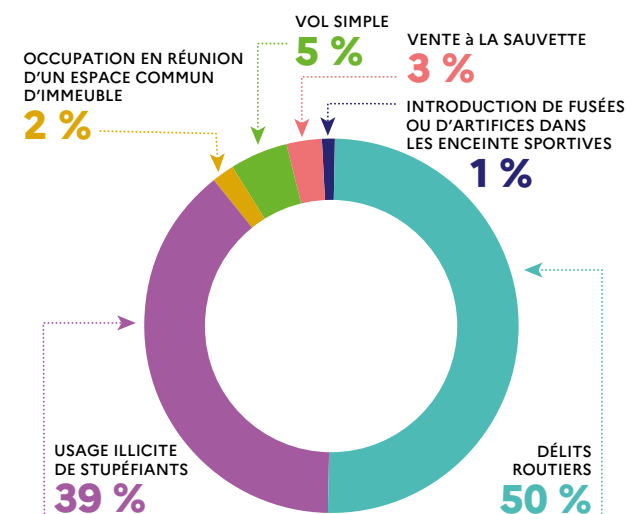
Le défaut d'assurance et l'usage illicite de stupéfiants représentent à eux deux 80,3 % des AFD en 2024.

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

La LOPMI : la révolution de la forfaitisation

Dans le cadre de la LOPMI, le législateur a introduit un véritable changement de dimension en introduisant 75 AFD supplémentaires selon le décompte opéré par l'ANTAI. Parmi celles-ci, 4 (port d'arme de catégorie D, entrave à la circulation, introduction d'alcool dans les stades, intrusion sur le terrain de jeu pendant une compétition sportive) ont fait l'objet d'une expérimentation depuis avril 2024, suivie d'une généralisation en avril 2025, et 5 autres (outrage sexiste aggravé, vente à la sauvette aggravée et 3 délits liés à l'exercice illicite de l'activité de taxi ou de VTC) ont fait l'objet d'études

PART DES AFD RELEVÉS ET INTÉGRÉS AU CNT EN 2024



techniques et juridiques préparatoires en vue d'une expérimentation au premier semestre 2025.

Les 66 autres délits forfaitisés par la LOPMI relèvent du Code pénal (3), du Code de commerce (1), du Code des transports (47), du Code rural (5), du Code de la route (2) et du Code de l'environnement (8). Ils concernent tout aussi bien la vie économique (filouterie, vente au déballage, etc.), les transports (routier, fluvial et ferroviaire), la chasse ou les chiens dangereux que, par exemple, l'intrusion non autorisée dans une école, etc.



497 000

délits forfaitisés ont été relevés au total en 2024, 41 400 par mois en moyenne, soit 31,9 % de plus qu'en 2023

497 000

AMENDES FORFAITAIRES
DÉLICTEUELLES
TRAITÉES EN 2024

205 000

pour conduite sans assurance
(+ 29,7 % par rapport à 2023)

38 000

pour conduite sans permis
(+ 37 % par rapport à 2023)

4 400

pour conduite avec permis non adapté
(+ 29,5 % par rapport à 2023)

196 000

pour usage de stupéfiants
(+ 21,2 % par rapport à 2023)

8 600

pour occupation illicite en réunion
de parties communes d'immeubles
(+ 9 % par rapport à 2023)

27 000

pour vol simple

15 000

pour vente à la sauvette

299

pour introduction de fusées
ou d'artifices dans les enceintes
sportives

DÉLITS FORFAITISÉS DONT LA MISE EN ŒUVRE EST EFFECTIVE (AFD GÉNÉRALISÉES)

| Délits forfaitisés | Disposition | Date de généralisation |
|--|--|------------------------|
| Conduite sans permis | Article L221-2 du Code de la route | 01/2019 |
| Conduite avec un permis ne correspondant pas à la catégorie du véhicule | Article L221-2 du Code de la route | 01/2019 |
| Conduite sans assurance | Article L324-2 du Code de la route | 01/2019 |
| Consommation illicite de stupéfiants | Article L3421-1 du Code de santé publique | 09/2020 |
| Occupation illicite en réunion d'une partie commune d'immeuble à usage d'habitation | Article L272-4 du Code de la sécurité intérieure | 02/2022 |
| Vol simple | Article 311-3-1 du Code pénal | 07/2023 |
| Vente à la sauvette | Article 446-1 du Code pénal | 07/2023 |
| Introduction, détention ou usage de fusées ou d'artifices dans une enceinte sportive | Article L332-8 du Code du sport | 11/2023 |

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

L'enjeu majeur, au cours des prochaines années, avec la contribution de l'ensemble des partenaires, est à la fois de réduire significativement le délai nécessaire entre la décision de lancer les travaux de forfaitisation sur un délit et le début effectif de l'expérimentation, et d'augmenter le nombre de délits pris en compte chaque année (jusqu'ici de l'ordre de quatre par an) pour être en mesure de réaliser dans un délai maîtrisé la forfaitisation des 75 délits prévus par la LOPMI. Ainsi, l'ANTAI vise un nombre de délits forfaitisés mis en production à partir de 2026 compris entre 20 à 30 AFD par an.

La mise en œuvre du « choc de forfaitisation » introduit par la LOPMI suppose donc une forte capacité de montée en charge pour l'ensemble des parties prenantes (ANTAI, ministère de la Justice, dont notamment la Direction des Affaires Criminelles et des Grâces (DACG), le Parquet de Rennes, la Direction Générale des Finances Publiques

(DGFIP), la Direction Générale de la Gendarmerie Nationale (DGGN) et la Direction Générale de la Police Nationale (DGPNN)), non seulement pour les phases préparatoires à l'introduction de nouvelles AFD, mais aussi pour la gestion au quotidien des dossiers d'infraction.

La diversification des différents dispositifs de paiement

Afin de contribuer à l'amélioration du taux de paiement des AFD, l'ANTAI porte une attention particulière à la diversification des moyens de paiement, et notamment à la mise en œuvre du paiement immédiat entre les mains de l'agent verbalisateur. À la suite des annonces présidentielles du 25 juin 2023, des travaux interministériels pilotés par l'ANTAI ont permis d'aboutir au décret d'application de l'article 495-18 du Code de Procédure Pénale (CPP) dont la publication a eu lieu le 8 novembre 2023 : aux termes de celui-ci, une AFD payée immédiatement doit donner lieu non seulement à la remise d'une quittance sur le modèle du processus contraventionnel, mais

également à l'envoi d'un avis d'AFD payé au mis en cause rappelant les conséquences de cette verbalisation, notamment l'inscription du délit à son casier judiciaire.

Pour accompagner cette évolution, mais aussi pour permettre l'extension du paiement immédiat aux brigades territoriales de la gendarmerie départementale et unités ultramarines, l'ANTAI a augmenté le nombre de terminaux de paiement mis à disposition des policiers et gendarmes nationaux, les portant à 7 500 appareils (étant rappelé que d'autres méthodes de paiement sont disponibles, notamment via le téléphone portable du mis en cause, ou en liquide). Après une période d'expérimentation lancée le 17 avril, la généralisation a été réalisée le 15 mai.



7 500 APPAREILS

le nombre de terminaux de paiement mis à disposition des policiers et gendarmes nationaux

DÉLITS FORFAITISÉS DONT LA MISE EN ŒUVRE EST EN COURS (AFD EN COURS D'EXPÉRIMENTATION)

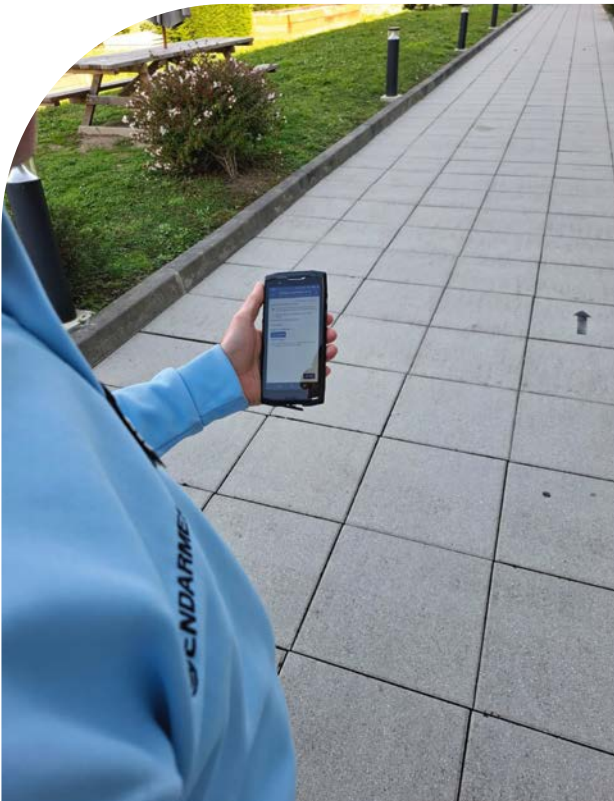
| Délits forfaitisés | Disposition | Date de début d'expérimentation |
|--|---|---------------------------------|
| Installation illicite en réunion sur le terrain d'autrui | Article 322-4-1 du Code pénal | 10/2021 |
| Abandon et dépôt illégal de déchets par un professionnel | Article L. 541-46 du Code de l'environnement | 07/2023 |
| Introduction de boisson alcoolisée, par force ou fraude, dans une enceinte sportive lors d'une manifestation | Article L.332-3 du Code du sport | 04/2024 |
| Entrée sur une aire de jeu d'enceinte sportive troublant le déroulement de la compétition ou portant atteinte à la sécurité des personnes ou des biens | Article L.332-10 du Code du sport | 04/2024 |
| Port ou transport sans motif légitime d'armes, de munitions ou de leurs éléments de catégorie D | Article L.317-8 du Code de la sécurité intérieure | 04/2024 |
| Délit d'entrave à la circulation routière | Article L.412-1 du Code de la route | 04/2024 |

Dans la même perspective, l'Agence, en lien avec les ministères de la Justice et des Finances, expérimente, depuis le 6 mars 2023, la solution du paiement fractionné afin de permettre aux usagers qui le souhaitent de régler en plusieurs fois la somme demandée dans le délai légal. Le fractionnement du paiement revêt en effet un intérêt pour les AFD par rapport aux amendes contraventionnelles, compte tenu des montants nettement plus élevés, notamment pour certaines d'entre elles (exemple : le montant de l'amende forfaitaire minorée du délit d'abandon ou dépôt illégal de déchets par leur producteur ou leur détenteur s'élève à 1 000 euros).

Une mise en œuvre des réformes procédurales, techniques et juridiques

Au-delà de la prise en compte de délits supplémentaires au sein de la chaîne de traitement de l'ANTAI et de la diversification des modalités de paiement, plusieurs travaux ont été conduits ou sont à conduire pour en étendre le périmètre d'application :

- la possibilité de verbaliser des mis en cause résidant à l'étranger, qui a été ajoutée le 15 novembre 2023 ;
- les évolutions techniques nécessaires pour permettre, à terme, la verbalisation d'AFD par d'autres catégories d'agents que les policiers et gendarmes nationaux, qui sont en cours d'étude ;
- les modalités pratiques visant à permettre la verbalisation simultanée de plusieurs AFD pour un même mis en cause (par exemple, l'occupation illicite de parties communes d'immeubles et la consommation de stupéfiants), qui sont en cours de cadrage ;
- la verbalisation de personnes morales ;
- la verbalisation sans interception, déjà permise par le Code de procédure pénale pour le défaut d'assurance et envisagée dans une proposition de loi actuellement à l'examen du Parlement qui prévoit la transformation en délit forfaitisable de l'actuelle contravention de 5^e classe (non forfaitisée) pour grand excès de vitesse.



TÉMOIGNAGE DE MONSIEUR D., ALTERNANT AU SEIN DE LA DIRECTION TECHNIQUE DE L'ANTAI

QUEL EST VOTRE PARCOURS ?

Depuis mon plus jeune âge, j'ai toujours été passionné par l'informatique et le développement logiciel. En grandissant, j'aimais passer du temps avec mon ordinateur portable et découvrir comment fonctionnaient les systèmes. Ce goût pour la logique et cette curiosité m'ont naturellement conduit à vouloir en faire mon métier.

Après un baccalauréat scientifique (Bac S), j'ai poursuivi mes études en intégrant un BTS Services Informatiques aux Organisations (SIO) option SLAM (Solutions Logicielles et Applications Métiers). Ce cursus m'a permis d'acquérir des bases solides en informatique, notamment en développement logiciel. Cette formation a été un tournant pour moi, car elle a confirmé ma vocation pour le développement de solutions adaptées aux besoins concrets des utilisateurs.

Fort de ces fondations, j'ai décidé de me spécialiser davantage en suivant

un Bachelor en développement web et mobile en alternance au sein d'une petite entreprise. Cette étape m'a offert une première immersion approfondie dans le monde des technologies de pointe, avec un accent particulier sur la conception d'applications modernes et performantes. J'y ai appris à maîtriser des langages de programmation, des frameworks et des outils, tout en développant un esprit critique sur l'ergonomie et l'expérience utilisateur.

Aujourd'hui, je poursuis ma passion en réalisant un Master en développement logiciel et en Internet des Objets (IoT). Cette formation combine à la fois innovation et technicité, me permettant d'explorer de nouveaux horizons comme les objets connectés. En parallèle, je suis en alternance au sein de l'ANTAI, où je mets en pratique les compétences acquises tout en participant activement à des projets d'envergure. Mes missions incluent le développement et l'optimisation de solutions,

en étroite collaboration avec mes collègues de la Direction Technique et de la Direction de l'Innovation. Cette expérience me permet non seulement de contribuer à des initiatives concrètes, mais aussi de développer des compétences professionnelles et personnelles essentielles pour mon futur.

POURQUOI AVOIR REJOINT L'ANTAI ?

Lorsque j'ai pris la décision de rejoindre l'ANTAI, plusieurs éléments ont motivé mon choix. Tout d'abord, l'opportunité de travailler dans un environnement engagé pour le service public a immédiatement retenu mon attention. L'ANTAI joue un rôle clé dans la gestion et l'automatisation des infractions routières, et je savais que je pourrai contribuer à des projets ayant un impact direct sur la structure ou sur la vie des citoyens.

Je voyais une structure où je pourrais appliquer mes connaissances et développer mon portefeuille de compétences. Un autre aspect qui

m'a encouragé à rejoindre l'ANTAI est la richesse et la diversité des missions proposées. Ce cadre me permet non seulement d'apporter ma pierre à l'édifice, mais également de me former au contact de professionnels expérimentés, ce qui est essentiel pour mon évolution.

Enfin, j'ai été attiré par l'aspect humain et collaboratif de l'ANTAI. Dès mes premiers échanges avec mon tuteur et le responsable du pôle outils transverses et amélioration continue, j'ai perçu une véritable volonté de partager les connaissances et de favoriser l'entraide.

Pour résumer, rejoindre l'ANTAI a représenté pour moi une formidable opportunité de combiner ma passion pour les nouvelles technologies, mon envie de contribuer à un projet à impact et mon souhait d'évoluer dans un cadre stimulant et bienveillant.

SUR QUELLES MISSIONS TRAVAILLEZ-VOUS ET QUEL EST VOTRE RÔLE ?

J'occupe le poste d'Apprenti ingénieur logiciel et décisionnel au sein de la Direction Technique de l'ANTAI, plus particulièrement dans le pôle outils transverses et amélioration continue.

En venant à l'ANTAI, j'avais pour objectif de simplifier le quotidien de certains de mes collègues qui sont en charge de la gestion

des comptes et accès aux différents outils du SIDT (Système d'Information de la Direction Technique). En effet, les différents comptes des utilisateurs et groupes ne sont pas centralisés, ce qui peut compliquer la tâche de l'administrateur. J'ai commencé à faire un état des lieux des différents outils et une cartographie à mon arrivée. Je me suis rendu compte que la création de 10 utilisateurs sur les différents outils prend environ 1h de temps et représente pour l'administrateur une perte de temps énorme dans la journée.

Chaque outil a son propre système d'authentification, d'autorisation et sa propre gestion des droits et accès. Il est impossible de synchroniser les ajouts, modifications et suppressions d'utilisateurs ou d'accès (l'administrateur est obligé d'aller sur chaque application pour faire les mêmes opérations).

Mon rôle est de trouver une solution en faisant du développement et en utilisant des solutions déjà existantes pour synchroniser toutes les données et accès des utilisateurs au niveau de la Direction Technique. De ce fait, une opération faite par l'administrateur sera synchronisée dans tous les autres outils. Cela a nécessité un travail de recherche sérieux comme le fonctionnement des annuaires Active Directory, l'authentification SSO (Single Sign-On), le fonctionnement des connecteurs

et d'autres paramètres beaucoup plus techniques pour avancer dans mes missions. J'organise régulièrement des points avec mon tuteur, des collègues de la Direction Technique et de la Direction de l'Innovation pour prendre un maximum d'informations, monter en compétences et poser sur la table les éventuelles difficultés rencontrées. Cela m'a permis de bien avancer et d'avoir des résultats satisfaisants.

En parallèle, j'ai l'opportunité de travailler avec de la data, ce qui enrichit mon expérience et constitue un atout stimulant pour mon évolution professionnelle. Sur cette partie, j'ai pour mission d'automatiser la revue des comptes du SIDT pour permettre à la Direction Technique d'avoir un œil sur les activités au sein des différents outils et de faciliter leur audit.

Travailler dans la data et la manipulation de données m'offrent aujourd'hui l'opportunité de développer une double expertise dans le domaine de la Tech. J'ai également consolidé mes compétences en gestion de projet, qui s'inscrivent parfaitement dans les objectifs de mon diplôme. Par ailleurs, les outils employés par l'ANTAI sont largement utilisés dans les grandes entreprises, ce qui constitue une excellente préparation pour débiter ma carrière professionnelle après l'école.

03

La mise en œuvre de nouveaux
produits pour accompagner
l'extension de l'offre
de services de l'ANTAI



UN NIVEAU D'ACTIVITÉ HISTORIQUE DE LA CHAÎNE DU FORFAIT DE POST-STATIONNEMENT

Cette année marque le début des conventions FPS pour la période 2024-2026 qui sont signées entre les collectivités et l'ANTAI. Sept ans après l'entrée en application de la réforme du stationnement payant votée en 2014, l'ANTAI dresse un bilan positif de cette prestation proposée aux collectivités territoriales. L'Agence constate à la fois une augmentation du nombre de FPS émis sur les trois dernières années et une hausse des collectivités qui ont conventionné pour la première fois en 2024 avec l'Agence. Ainsi, la chaîne du FPS est devenue en 2024 la première chaîne de traitement de l'ANTAI en termes de volume de traitement, témoignant du succès de cette réforme et de la confiance accordée dans la prestation proposée.

L'ANTAI, au cœur de la réforme du stationnement payant

Une compétence décentralisée aux communes et aux EPCI

Le stationnement payant a été dépénalisé à compter du 1^{er} janvier 2018, suite à la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014, et sa politique confiée directement aux collectivités territoriales.

Les usagers qui ne règlent pas ou insuffisamment leur stationnement 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.

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

L'ANTAI engagée auprès des collectivités territoriales et des EPCI

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

- D'une part, l'Agence assure pour le compte des collectivités territoriales 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.
- D'autre part, son décret fondateur a été modifié, au moment de la réforme, pour lui attribuer le rôle défini par la Loi d'entité unique en charge de l'émission des titres exécutoires nécessaires au recouvrement des Forfaits de Post-Stationnement Majorés (FPSM) par les trésoreries locales.

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 par l'ANTAI 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 l'ex-Commission du Contentieux du Stationnement Payant (CCSP), est devenue le Tribunal du Stationnement Payant (TSP) depuis le 1^{er} janvier 2025.

Une nouvelle convention triennale

Les conventions FPS « cycle complet » ou « cycle partiel » sont signées entre les collectivités locales et l'Agence pour une période de trois ans. L'Agence a ainsi renouvelé cette année son cycle de conventionnement, pour la période allant du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2026.

Entre le 1^{er} janvier 2024 et le 31 décembre 2024, 642 collectivités ont choisi de mettre en place un stationnement payant sur la voirie publique tout au long de l'année ou seulement de manière saisonnière :

- 634 conventions dites « cycle complet » ;
- 8 conventions dites « cycle partiel ».

Lors de la première convention triennale 2018-2020, l'Agence avait signé 582 conventions dont 561 dites « cycle complet » et 21 dites « cycle partiel ». Sur la période 2021-2023, cinq collectivités ne se sont pas réengagées avec notre Agence mais 49 autres en ont signé une pour la première fois.

Depuis le renouvellement de la convention FPS 2024-2026, neuf collectivités ont décidé de ne pas la renouveler dont 4 ont transféré la gestion du stationnement payant à leur Établissement Public Territorial (EPT), 37 collectivités ont signé une convention pour la première fois depuis le 1^{er} janvier 2024 en cycle complet et deux collectivités sont passées du cycle partiel

au cycle complet. Ainsi 98 % des collectivités ont reconduit leur convention pour trois années supplémentaires, ce qui manifeste leur confiance envers les services proposés par l'ANTAI.

Une forte hausse de l'activité de la chaîne du FPS

En 2024, le nombre de FPS émis a connu une hausse de 19,8 % du nombre de FPS envoyés par rapport à l'année précédente. Cette hausse s'explique principalement avec l'augmentation du nombre de collectivités locales qui notifient des FPS. La chaîne du FPS a ainsi devancé le PVE en 2023 et le Contrôle automatisé en 2024,

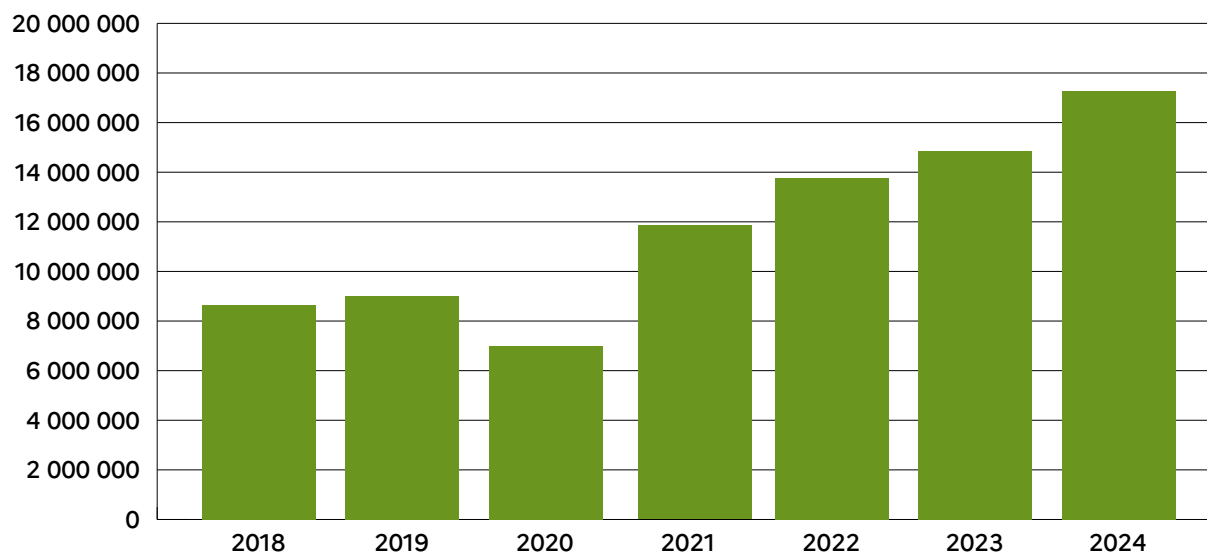
devenant la première chaîne en volume d'avis initiaux.

Améliorer nos prestations internes et externes

Le paiement minoré

Depuis 2021, l'Agence propose pour les collectivités conventionnées en « cycle complet » qui le souhaiteraient de notifier directement les FPS minorés, car l'expérience montre que l'existence d'un tarif minoré tend à rehausser le taux de paiement. Ce service a été mis en place par près d'une trentaine de collectivités.

NOMBRE DE MESSAGES DE FORFAIT POST-STATIONNEMENT PAR ANNÉE D'INFRACTION



La baisse observée sur l'année 2020 est liée aux mesures sanitaires due au COVID-19. En 2021, démarrage des traitements par l'ANTAI des FPS minorés pour la Ville de Paris.

Faciliter les démarches des usagers et des entreprises

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

Évolution des démarches d'accès à la verbalisation électronique

Le Site Web de l'ANTAI pour les Partenaires (SWA-PART), modernisé en 2023, a permis à chaque entité ayant conventionné avec l'ANTAI d'accéder à un compte unique, en s'enregistrant avec son numéro de SIRET, qui regroupe, dans une même interface, l'ensemble des services auquel il a souscrit, en fonction de ce à quoi ses statuts l'autorisent. Ainsi, pour les communes, il s'agit des services du Procès-verbal électronique (PVe), du Forfait Post Stationnement (FPS), et du service SI-Fourrières, mais le Portail inclut également l'interrogation d'Eucaris (TOLL) qui s'adresse aux sociétés concessionnaires d'autoroute et d'ouvrages routiers soumis à péage souhaitant poursuivre les automobilistes étrangers ayant éludé un péage en France (ce qui devient de plus en plus fréquent suite à la levée progressive des barrières

physiques dans le cadre du développement du Free Flow).

Cet espace inclut par ailleurs des fonctions d'échange, qui permettent à l'ANTAI de communiquer avec chaque service souscripteur de façon sécurisée, avec une conservation de l'historique, ce qui résout les difficultés souvent rencontrées avec la messagerie électronique traditionnelle lorsque survient un changement d'interlocuteur de part ou d'autre.

Enfin, le nouveau modèle de convention disponible dans cet espace partenaires est désormais pré-signé par le Préfet, Directeur de l'ANTAI. Les entités peuvent ainsi le récupérer, le faire co-signer par la personne juridiquement habilitée (Maire pour une collectivité, l'ensemble des Maires pour une pluricommunalité, le Président de l'entité pour un EPCI, etc.), et déposer électroniquement le résultat directement dans leur espace réservé du SWA-PART, ce qui permet, pour le PVe, d'éviter la navette de courrier au format papier qui était en vigueur jusque-là entre le service souscripteur, le Préfet du Département et l'ANTAI.

La mise en œuvre du SI-Fourrières

Le décret n° 2020-775 du 24 juin 2020 relatif aux fourrières automobiles a instauré la création d'un système d'information national centralisé pour la gestion des fourrières, appelé



130 COLLECTIVITÉS

ont déjà signé en 2024 une convention SI-Fourrières avec l'ANTAI

« SI-Fourrières ». Son utilisation est obligatoire pour les fourrières relevant de l'État (environ 400 établissements) et facultative pour celles gérées par les collectivités territoriales en vertu de l'article L325-13 du Code de la route (environ 300 structures). Piloté par la Délégation à la Sécurité Routière (DSR), ce système a été conçu pour simplifier et moderniser la gestion, jusque-là entièrement manuelle, du cycle de vie des véhicules mis en fourrière. Il permet ainsi d'automatiser l'ensemble des étapes, depuis la mise en fourrière jusqu'à l'issue finale (restitution, vente ou destruction du véhicule), tout en facilitant le travail des forces de sécurité intérieure et des polices municipales, principaux acteurs de ces procédures. Le SI-Fourrières s'appuie également sur l'ANTAI pour assurer le publipostage des documents non dématérialisables, envoyés sous format papier en recommandé, ainsi que la gestion des accusés de réception et le traitement des plis non distribués. Ce service est pleinement opérationnel pour les services de police et de gendarmerie, et, depuis juillet 2024, il est également accessible aux collectivités territoriales qui souhaitent y adhérer. À la fin décembre, près de 130 collectivités avaient déjà signé une convention avec l'ANTAI.

DES NOUVEAUX PRODUITS LIÉS À LA MOBILITÉ, AU TRAITEMENT DE DONNÉES ET À L'INNOVATION

Des nouveaux produits de mobilité qui passent de l'expérimentation au déploiement

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 (LOM) devraient être déployés dans les prochaines années. Dans le cadre de cette Loi, l'ANTAI est en effet 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).

Le premier dispositif concerne les « 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 plus), et les véhicules à très faibles émissions. À la suite de premières expérimentations sans verbalisation en 2022, une phase d'expérimentation avec verbalisation a commencé à partir de juin 2024 pour Rennes, Strasbourg, Lyon et Nantes et devraient


suivre en 2025 Grenoble, Paris et La Réunion. L'évaluation de cette expérimentation permettra de statuer sur un éventuel calendrier de généralisation, en adaptant autant que nécessaire la solution technique.

Le contrôle automatisé des Zones à Faibles Émissions mobilité « ZFEm » (art. 86 de la LOM) constitue le deuxième projet sur lequel l'ANTAI est impliquée. Les ZFEm sont obligatoires depuis le 1^{er} janvier 2025 dans les agglomérations de métropole de plus de 150 000 habitants (43 agglomérations). Le dispositif oblige donc les collectivités concernées à réglementer l'accès des véhicules, en fonction de leur catégorie Crit'air, dans la ZFEm. Les collectivités définissent le périmètre de la zone, les catégories de véhicules concernés, les horaires et les exceptions. Elles sont également responsables de la constatation des infractions. L'ANTAI développe la chaîne de traitement de ces infractions et l'interface de constatation des infractions mise à disposition des collectivités territoriales. Les développements en ce sens se sont poursuivis en 2024, dans la perspective d'une mise en production en 2026, sous réserve de la procédure de marché public concernant le développement des équipements de terrain permettant la détection des infractions qui est menée par l'Union des Groupements

d'Achats Publics (UGAP) sous le pilotage conjoint du département du contrôle automatisé de la DSR et de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités (DGITM), et des débats législatifs en cours sur le devenir des ZFEm.

L'article 92 de la LOM prévoit, par ailleurs, de déployer un contrôle des nuisances 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. Les radars spécifiques nécessaires à ce contrôle ont fait l'objet d'expérimentation sur le terrain en 2023/2024, et sont en cours d'homologation pour une mise en service envisagée au deuxième semestre 2025.

Le dernier dispositif concerne le pesage dynamique des poids lourds (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



MOBILISATION SUR QUATRE PROJETS POUR LA MISE ŒUVRE DE DISPOSITIFS DE CONTRÔLE AVEC DU CONTRÔLE AUTOMATISÉ ET/OU DE LA VERBALISATION ASSISTÉE PAR ORDINATEUR (VAO)

- Les **voies réservées** 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 plus), et les véhicules à très faibles émissions
- Le contrôle automatisé des **Zones à Faibles Émissions mobilité** « ZFEm » oblige les collectivités concernées à réglementer l'accès des véhicules, en fonction de leur catégorie Crit'air.
- Le contrôle des **nuisances sonores** 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.
- Le **pesage dynamique des poids lourds** permet de contrôler le poids maximum des véhicules de transports de marchandises ou de transports en commun. 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 en fonction du nombre d'essieux.

d'identification des silhouettes des véhicules en circulation afin de sanctionner les véhicules en surcharge en fonction du nombre d'essieux. Ces équipements de contrôle sont déjà déployés sur les principaux axes routiers de transport de marchandises ou de voyageurs à des fins de présélection et l'objectif est de pouvoir les exploiter en contrôle automatisé. La conception de ces capteurs est en cours, sous le pilotage des services spécialisés du ministère des transports.

De potentiels nouveaux projets

L'Agence a été sollicitée sur 2024 :

- Pour mettre en place la verbalisation du défaut d'assurance pour les véhicules ayant par ailleurs été verbalisés pour des grands excès de vitesse dans le cadre du contrôle automatisé, en application des décisions du comité interministériel de sécurité routière du 17 juillet 2023.
- Pour participer à des groupes de travail avec la Collectivité européenne d'Alsace (CeA). Le lundi 21 octobre 2024 les élus de la CeA ont en effet voté l'instauration d'une taxe poids lourds nouvellement prévue par le Code des impositions des biens et services au profit des collectivités locales gestionnaires de voirie qui le souhaitent, qui vise à diminuer la pollution et à réguler le trafic autoroutier. La collectivité entend ainsi imposer à partir de 2027 une taxe de 0,15 euro par kilomètre pour les camions de plus de 3,5 tonnes circulant sur l'axe nord-sud de l'Alsace (A35 et A36) et sur deux autres routes reliant cet axe à l'Allemagne. L'ANTAI devrait être amenée à gérer les infractions contraventionnelles de classe 5 pour non-paiement de cette taxe, dès lors que celles-ci devraient en principe faire l'objet d'une procédure forfaitaire.

Une offre de services innovante

Une industrialisation progressive des services data

En 2024, la Direction de l'innovation et des nouveaux projets a lancé deux chantiers de modernisation des infocentres et de l'outil de traitement des réquisitions judiciaires, en s'appuyant sur les services de sa plateforme de traitement des données (Datalab) pour ces deux applications. Celles-ci étant sensibles en termes d'accès aux données et de besoin de disponibilité, il est devenu nécessaire d'entamer des travaux d'industrialisation du Datalab, en lien avec le RSSI de l'ANTAI, afin que cette plate-forme soit à un niveau de sécurité et de robustesse satisfaisant.

D'autres applications liées à l'exploitation intelligente de la donnée ont été mises en œuvre, permettant notamment de renforcer la maîtrise des données, comme le suivi des indicateurs clés des marchés de l'Agence (par exemple, respect du temps de résolution des tickets de support par nos prestataires).

En 2025, l'Agence prévoit de poursuivre ces travaux d'industrialisation afin de pouvoir mettre en production les deux logiciels modernisés, tout en continuant à développer et intégrer de nouveaux services liés aux données au bénéfice de l'Agence comme à celui de ses partenaires.

L'innovation pour améliorer le service et la performance de l'Agence

En termes d'innovation, la direction de l'innovation et des nouveaux projets a finalisé les travaux sur la prise en compte des critères environnementaux dans les appels d'offres, avec un recueil de clauses types qui seront intégrées dans les futurs marchés de

l'Agence. La direction a également lancé des travaux utilisant différentes technologies d'intelligence artificielle (réseaux de neurones, classifieurs, etc.) et d'interface homme-machine pour fournir une assistance plus intelligente au CACIR pour l'analyse des clichés radar les plus difficiles à interpréter.

Des travaux ont également été menés avec les prestataires de l'ANTAI afin d'expérimenter et d'encadrer l'usage des technologies de grands modèles de langages pour l'assistance aux développements informatiques de l'Agence (suggestion de code, couverture de tests), en mobilisant des technologies souveraines dans des environnements d'hébergement sécurisés.

Dans le cadre de ces différents travaux, l'ANTAI accueille également, depuis juin 2023, un doctorant en thèse CIFRE avec l'Institut de Recherche en Informatique et Systèmes Aléatoires de Rennes. Son sujet de thèse porte sur le traitement des images et du texte, et plus précisément sur la construction d'un modèle de langage externalisé dans un système d'apprentissage automatique pour la reconnaissance des plaques d'immatriculation.



TÉMOIGNAGE DE MADAME T., APPRENTIE DATA ANALYSTE AU SEIN DE LA DIRECTION DE L'INNOVATION

QUEL EST VOTRE PARCOURS ?

POURQUOI AVOIR REJOINT L'ANTAI ?

En 2021, j'ai obtenu une licence en conception-développement réseaux et internet, qui m'a permis d'acquérir des bases solides en informatique et en développement. Après l'obtention de ce diplôme, j'ai eu la chance d'avoir un poste en CDD à Horizons Femmes, une organisation basée au Cameroun dédiée à l'éducation, la formation et l'insertion socio-économique des femmes. Cette expérience, d'une durée d'un an, a marqué mes premiers pas dans le domaine de la data et a été un véritable déclic pour moi. En voyant mes supérieurs hiérarchiques gérer des projets à fort impact, j'ai été inspirée à suivre leurs pas et à me spécialiser dans ce domaine. Cependant, je savais que pour atteindre mes objectifs, je devais approfondir mes compétences et obtenir un diplôme plus avancé.

C'est pourquoi, en septembre 2023, j'ai décidé de poursuivre mes études en France et d'intégrer un programme d'ingénierie en 3^e année. Afin de combiner théorie et pratique, j'ai opté pour une formation en alternance. En octobre 2024, j'ai rejoint l'ANTAI en tant qu'apprentie ingénieure-data analyste.

L'ANTAI représente pour moi un environnement idéal, car il me permet de travailler sur de grands volumes de données et de relever des défis concrets. C'est une opportunité unique pour me perfectionner, acquérir des compétences solides et me professionnaliser dans le domaine de la data.

SUR QUEL PROJET DE L'ANTAI INTERVENEZ-VOUS ET QUE FAITES-VOUS CONCRÈTEMENT AU SEIN DE L'ÉQUIPE PROJET ?

Au sein du pôle Data Innovation, j'interviens sur le projet de migration des infocentres,



qui s'inscrit dans la démarche de modernisation du système d'information de l'ANTAI. L'objectif principal est d'améliorer l'accessibilité et l'exploitation des données en les rendant plus clairs, interactifs et faciles à analyser pour nos utilisateurs.

Pour cela, je travaille en collaboration avec l'équipe projet, qui me fournit les données agrégées nécessaires. Ensemble, nous optimisons les processus de migration, identifions d'éventuelles incohérences et améliorons la présentation des données sur notre outil de visualisation. Par exemple, en ce moment je travaille sur la migration d'un rapport de répartition des infractions par tranche horaire détaillée par équipement et département pour les préfectures.

QUELLES SONT VOS RELATIONS AVEC LES AUTRES COLLABORATEURS DE L'ANTAI ?

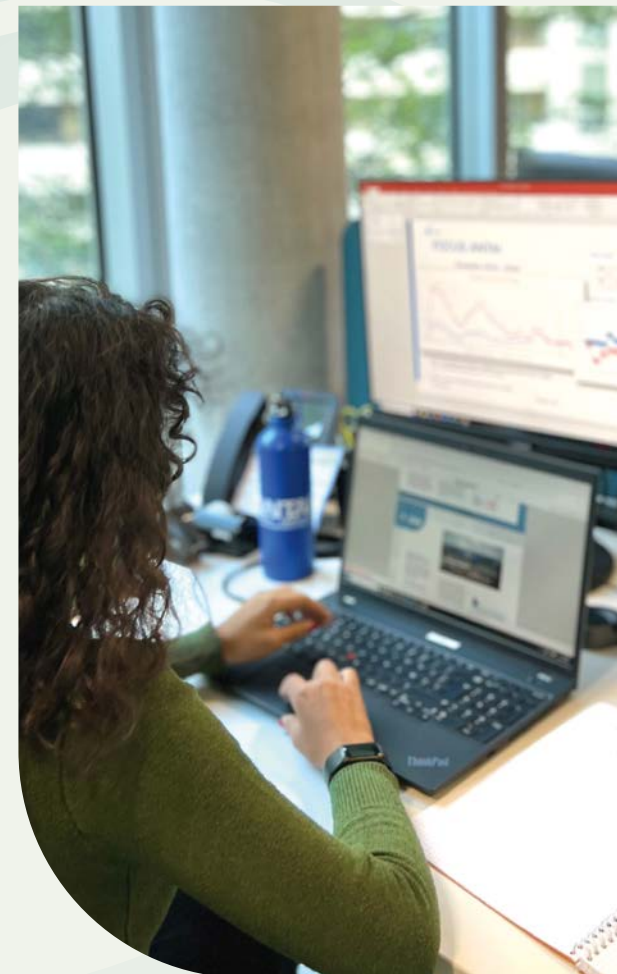
J'interagis régulièrement avec différents collaborateurs de l'ANTAI, notamment avec mes collègues du Pôle statistiques et de la Direction Technique, afin de mieux comprendre leurs projets et de m'informer sur les différentes initiatives en cours.

Ces interactions me permettent d'avoir une vision plus globale des enjeux data au sein de l'ANTAI et d'approfondir mes connaissances. L'ambiance est collaborative et bienveillante, ce qui facilite mon intégration et mon apprentissage au sein de l'ANTAI.

QU'EST-CE QUI VOUS PLAÎT LE PLUS DANS VOTRE ACTIVITÉ À L'ANTAI ?

Ce qui me plaît le plus dans mon activité à l'ANTAI, c'est la manipulation et l'exploitation des données agrégées à grande échelle. Travailler sur des projets concrets me permet de mettre en pratique mes compétences en data et de contribuer à l'amélioration du système d'information.

L'ouverture des collaborateurs de l'ANTAI et leur volonté de partager leurs connaissances sont des éléments que j'apprécie énormément. La diversité des projets auxquels je peux être exposée m'offre l'opportunité d'apprendre encore plus et d'élargir mes compétences. Je suis convaincue que ces interactions me permettront de gagner en expérience et d'explorer davantage les différentes facettes du domaine tout au long de mon parcours à l'ANTAI.



04

Moderniser la relation usagers :
plus simple, plus accessible
et poursuivre l'effort
de dématérialisation



LA POURSUITE DE L'EFFORT DE DÉMATÉRIALISATION

L'ANTAI, engagée dans la simplification des démarches administratives et la transformation numérique de l'État, accorde une attention particulière à l'accompagnement des usagers. Moderniser et simplifier les services en ligne constituent l'une des priorités de l'Agence ces dernières années. Depuis sa création, l'Agence facilite et simplifie les démarches des citoyens et de l'administration en dématérialisant la gestion des différentes étapes de la chaîne de traitement des infractions. Elle veille également à la sécurité juridique et informatique des procédures et outils qu'elle développe. Simplifier, dématérialiser et sécuriser ses services : telle est la mission que s'est donnée l'ANTAI pour répondre aux attentes des usagers.

Une fréquentation soutenue des parcours numériques

Une fréquentation dynamique du site institutionnel de l'ANTAI

En 2024, le site internet de l'Agence a enregistré 22,1 millions de visites, une légère baisse par rapport aux 27 millions de visite en 2023. La majorité des utilisateurs (50 %) ont accédé au site via un ordinateur, tandis que 48 % ont utilisé un smartphone et 2 % via leur tablette.

Depuis 2015, l'ANTAI a engagé un profond chantier de dématérialisation de ses démarches usagers en proposant notamment deux parcours numériques, qu'elle cherche régulièrement à améliorer : consulter et suivre son dossier d'infraction et contester son avis d'infraction.

- 4,9 millions des contestations et des désignations de conducteurs ont ainsi été réalisées par voie dématérialisée soit 75,7 % ;
- 4,4 millions de consultation en ligne du dossier usager qui s'est enrichi en fin d'année

de la possibilité de consulter dorénavant les AFD.

Le recours au télépaiement

Le recours au télépaiement a atteint 79,4 % en 2024, ce qui constitue une progression par rapport au taux de 78 % constaté en 2023. La majorité des paiements s'effectue en ligne via le site Internet amendes.gouv.fr ou via l'application mobile dédiée « Amendes.Gouv », à hauteur respectivement de 60,7 % et 12,1 %. Le taux de recours au chèque est toujours en recul : 1,8 point de moins qu'en 2023. Il reste malgré tout le deuxième moyen de paiement le plus utilisé, à hauteur de 12,1 %.

L'Avis de CONtravention électronique (e-ACO)

De nouvelles étapes ont été franchies au cours des dernières années, avec la notification d'Avis de CONtravention électronique dits e-ACO : créée en 2018, cette procédure ne s'appliquait initialement qu'aux justiciables dont l'adresse électronique est obtenue dans le cadre



- **22,1 millions** de visites en 2024 du site web de l'ANTAI. La majorité des utilisateurs (50 %) ont accédé au site via un ordinateur, tandis que 48 % ont utilisé un smartphone et 2 % via leur tablette.
- **4,9 millions** des contestations et des désignations de conducteurs ont ainsi été réalisées par voie dématérialisée soit 75,7 %.
- **4,4 millions** de consultations en ligne du dossier.

d'une verbalisation avec interception (PVe), et dans celui d'une désignation de conducteur réalisée sur le site Internet de l'Agence (ou via le dispositif propre aux loueurs) suite à une verbalisation sans interception (CA ou PVe). Depuis le 15 janvier 2024, cette faculté a été étendue aux infractions relevées sans interception par CA ou PVe grâce à une interrogation du système d'immatriculation des véhicules, lorsque l'utilisateur a indiqué son adresse mél à l'occasion d'une immatriculation ou d'un déménagement.

En pratique, le destinataire reçoit un premier message l'avisant de l'émission d'un avis de contravention, qui l'invite à manifester son consentement pour procéder à la dématérialisation des échanges via un lien présent dans le corps du message,

puis à télécharger l'avis de contravention lui-même depuis le site de l'Agence. S'il refuse la dématérialisation, ou s'il ne réagit pas dans le délai mentionné dans le message électronique, le justiciable recevra un avis papier, avec des dates d'effet ajustées pour le paiement et la contestation, de telle sorte qu'il ne soit pas pénalisé par son choix. Les éventuels échanges subséquents entre ce justiciable et l'officier du ministère public, en cas de contestation, sont ensuite également dématérialisés selon le même mode opératoire, commençant systématiquement par la vérification de son consentement.

L'envoi des notifications d'e-ACO a connu une augmentation significative en 2024, passant de 3,5 millions en 2023 à 5,6 millions en 2024, soit 16,3 % d'e-ACO envoyés par rapport au total des ACO. Cette progression découle notamment de la mise en place du recueil des adresses électroniques issues du Système d'Immatriculation des Véhicules (SIV) en début d'année 2024, 47 % des adresses collectées provenant désormais de cette base de données, tandis que 34 % ont été obtenues par le biais des désignations liées aux infractions au cours de l'année. En termes d'économies, 2024 a ainsi permis de réaliser une réduction de 2,8 millions

d'euros par rapport à l'envoi papier. Actuellement, environ 44,4 % des destinataires choisissent de télécharger leur avis au format dématérialisé.

Ce taux d'acceptation relativement bas s'explique pour l'essentiel par une certaine méfiance des usagers à l'égard des messages reçus, qui est exacerbée par l'existence de campagnes massives d'hameçonnage (*phishing*) menées ces dernières années par des escrocs cherchant à usurper l'identité visuelle de l'Agence pour extorquer des données personnelles et/ou bancaires aux usagers, largement relatées dans les médias. Cette méfiance est sans doute aussi un peu amplifiée par une certaine méconnaissance des récentes évolutions ayant permis à l'ANTAI de recourir à l'adresse mél contenue dans le SIV, qui fait que les justiciables ne s'attendent pas à recevoir un e-ACO dans ce nouveau cas d'usage, contrairement aux deux autres situations.

Afin de remédier à cette situation, des travaux techniques sont en cours pour capitaliser sur les évolutions des normes de messagerie électronique qui visent à donner aux destinataires des méls une meilleure faculté à vérifier l'authenticité de leurs émetteurs. En parallèle, chaque tentative de *phishing* ainsi découverte donne naturellement lieu à un signalement au Procureur de la République pour enquête, et la fermeture du site litigieux est demandée via la mission d'appui au patrimoine immatériel de l'État du ministère chargé du numérique.



MODERNISER ET SIMPLIFIER AU BÉNÉFICE DE L'USAGER

Les nouveautés du site institutionnel de l'ANTAI

L'année 2024 a été marquée par une volonté affirmée d'accompagner les usagers dans leur parcours digital, en plaçant leurs besoins et leurs attentes au cœur des processus de conception et ainsi proposer des services en ligne plus accessibles et intuitifs. Grâce à cette approche collaborative, fondée sur la co-construction avec un panel représentatif d'usagers, l'Agence souhaite non seulement optimiser l'expérience utilisateur, mais également renforcer la confiance et l'autonomie des usagers vis-à-vis de nos services numériques.

Dans un contexte où la dématérialisation est de plus en plus présente, ce dialogue constructif avec des utilisateurs mais également des experts de la recherche UX au sein de la Direction interministérielle du NUMérique (DiNUM) ont permis de développer entre autres un nouveau parcours de contestation ou désignation, avec des interfaces plus ergonomiques mais également :

- plus conformes au Design Système de l'État (DSFR) ;
- plus accessibles avec un taux d'accessibilité à 83,5 % selon les critères du Référentiel Général d'Amélioration de l'Accessibilité (RGAA) ;
- plus compréhensibles, avec notamment une frise chronologique permettant de suivre toutes les démarches effectuées par l'utilisateur et les décisions rendues ou encore en clarifiant l'étape de la consignation qui est souvent mal comprise ;

- plus simples, en indiquant dès le début les documents obligatoires à préparer pour ensuite les télécharger en fin de parcours ;
- plus personnalisées, notamment pour les entrepreneurs individuels et autres professionnels qui ont enregistré le véhicule qu'ils utilisent pour leur travail en déclarant à tort être une personne morale et qui sont alors soumis de ce fait à une procédure de désignation spécifique, légèrement différente de celle applicable aux autres entreprises, qui incite à une mise en conformité de leur immatriculation ;

- plus informatives, avec le rappel des sanctions encourues en cas de fraude lors de la désignation d'un autre conducteur.

Les actualités 2024 du site institutionnel

Afin d'informer les usagers au quotidien, tant au niveau des nouveaux canaux de communication qu'au niveau de problématiques récurrentes (sites frauduleux, usurpation d'identité), l'ANTAI a proposé différentes actualités disponibles sur le site institutionnel :

18 oct 2024 - A la une | Agence

ATTENTION AUX SMS, COURRIELS ET SITES FRAUDULEUX !

Depuis plusieurs mois, des SMS, courriels ou courriers frauduleux vous proposent de régulariser ou contester des amendes impayées sur de faux sites administratifs en collectant illicitement vos données personnelles ou vos coordonnées bancaires.

07 nov 2024 - A la une | Infractions

VOUS AVEZ REÇU UN COURRIEL DE L'ANTAI ?

Depuis 2018, l'agence envoie des avis de contravention électronique (eACO) afin de réduire l'impact écologique de la chaîne éditique (+ 58 millions de courriers envoyés en 2023) mais également simplifier les démarches des citoyens intéressés par les avantages de la dématérialisation (rapidité et accessibilité numérique) et bénéficier plus facilement des tarifs minorés même lors de déplacements.

L'activité du canal courriel

Inauguré en 2023, le canal courriel avec le formulaire de contact a permis de traiter en moyenne en moins de 4h un peu plus de 62 000 demandes (contre 47 000 en 2023).

DÉSIGNATION FRAUDULEUSE : SI VOUS ÊTES VICTIME, COMMENT SIGNALER VOTRE SITUATION

Si vous avez été désigné comme le conducteur d'un véhicule au moment de la commission d'une infraction routière dont vous n'êtes pas l'auteur, vous êtes potentiellement victime de désignations frauduleuses.

Afin de vérifier l'existence de cette fraude et de prendre des mesures susceptibles d'y mettre un terme, **vous devez signaler votre situation à l'Officier du Ministère Public**. Pour ce faire, suivez les étapes ci-dessous :



Contactez-nous en remplissant le formulaire en ligne

Votre demande sera traitée par nos services dans un délai de 48h ouvrables, si elle concerne :

- Vos démarches liées à une infraction ou un courrier reçu : modalités de paiement, différents cas de contestation, solde de points...
- L'accessibilité de nos sites Internet ou services en ligne : vous avez des questions ou des difficultés à accéder à un contenu ou une fonctionnalité (naviguer avec le clavier, des synthèses vocales ou des plages braille), informez le référent accessibilité de l'ANTAI.

RAPPEL : ce formulaire de contact ne permet pas de contester votre infraction ! Votre demande ne sera pas traitée et elle n'interrompt pas les délais de contestation ou de paiement.

[JE REMPLIS LE FORMULAIRE DE CONTACT >](#)

LE RÔLE DU CENTRE DE RESSOURCES ET DE CONTACT

Avec une moyenne de plus de 5 700 appels par jour, le Centre de Ressources et de Contact (CRC) accompagne les usagers dans leurs démarches : paiement, contestation (avec ou sans consignation, selon la situation), désignation d'un autre conducteur, envoi de pièces justificatives, etc.

Au-delà de sa mission d'information, le CRC contribue à la valorisation et à l'amélioration continue des parcours numériques. Il joue un rôle clé en relayant à l'Agence les retours d'expérience des usagers et en identifiant les principaux irritants rencontrés. Les conseillers du centre d'appels occupent ainsi une fonction essentielle : ils facilitent la compréhension des documents reçus et apportent une assistance personnalisée dans les démarches à effectuer.

En complément du site Internet de l'Agence, l'activité du CRC s'est intensifiée au fil du temps, en particulier lors des nombreuses campagnes de fraude (par « phishing »), qui ont nécessité une forte mobilisation pour rassurer les usagers et les aider à distinguer les messages authentiques (eACO) des fraudes (SMS ou courriels).

En 2024, le CRC a traité près de 1,8 million d'appels. Parmi eux, 54 % concernaient le Contrôle Automatisé, 25 % le PVe, 10 % les FPS, 5 % les AFD, 3 % les contraventions pour non-désignation de conducteur (ACO ND) par des entrepreneurs (dotés ou non de la personnalité morale), 2 % les usagers étrangers, et 1 % les partenaires

institutionnels ou privés de l'Agence.

La baisse globale des appels par rapport à 2023 (- 9 %) s'explique notamment par la suppression, au 1^{er} janvier 2024, de la perte d'un point de permis pour les excès de vitesse inférieurs à 5 km/h, qui a induit une forte diminution du nombre total de contestations et de désignations.

La qualité de service ou le taux de décroché atteint 97 % des appels (toutes files confondues et 96,3 % pour le CA et PVe) et la durée moyenne d'attente de 50 secondes s'est très nettement améliorée par rapport à 2023 (01'12").

Depuis mars 2022, le CRC est également accessible aux personnes malentendantes ou aphasiques grâce à la solution d'accessibilité téléphonique RogerVoice, qui permet de choisir le mode de communication le plus adapté. En 2024, 843 appels ont été traités via cette plateforme, soit une hausse de 19 % par rapport à 2023. Les appels se répartissent principalement entre le mode de Transcription Instantanée de la Parole (TIP, 97 %), la Langue Française Parlée Complétée (LfPC, 2 %) et la Langue des Signes Française (LSF, 1 %).



TÉMOIGNAGE DE MADAME M. LE RÔLE D'UNE APPRENTIE AU SEIN DU PÔLE STRATÉGIE, COMMUNICATION ET AFFAIRES JURIDIQUES

POUVEZ-VOUS NOUS PARLER DE VOTRE PARCOURS ET DE VOTRE MASTER ?

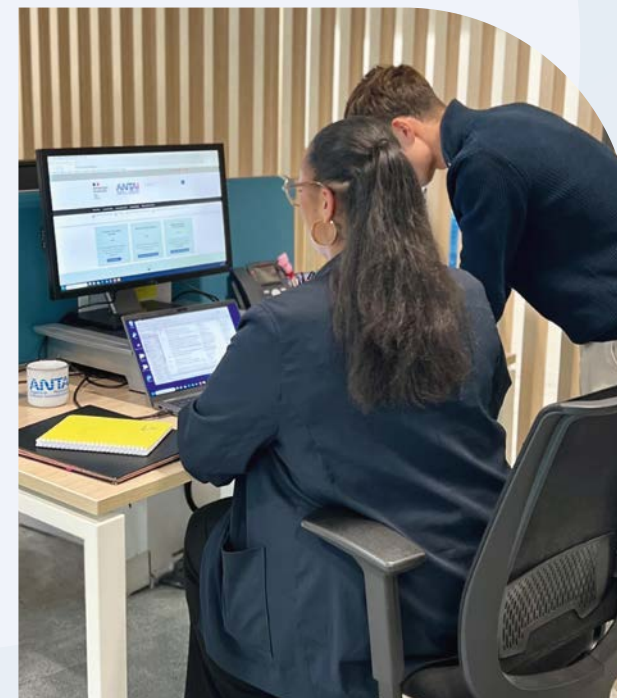
Avant d'intégrer mon master, j'ai suivi un Bachelor technique de commercialisation spécialisé dans le business développement et le management de la relation client. Cette formation m'a permis d'acquérir des bases solides en stratégie commerciale et de gestion de la relation client.

Actuellement, je suis en Master au sein de l'EM NORMANDIE dans le Programme Grande École (PGE). Le PGE est une formation qui offre une approche complète en gestion, stratégie et management, avec une dimension professionnalisante grâce à l'alternance. Mon choix d'orientation vers le marketing et la relation client correspond à mon intérêt pour l'expérience utilisateur, la satisfaction client et l'optimisation des services.

L'ANTAI représente une opportunité idéale pour moi, car l'organisme place l'utilisateur au centre de ses préoccupations. Même si l'ANTAI n'a pas d'objectif commercial au sens classique, la gestion de la relation usager et l'optimisation de l'expérience utilisateur sont des enjeux majeurs qui s'apparentent aux stratégies mises en place dans le secteur privé. Cela me permet d'appliquer mes compétences tout en découvrant le fonctionnement d'un service public et ses spécificités en matière de gestion de projet et d'accompagnement des usagers.

QUELS SONT VOS MISSIONS ET PROJETS SUR LESQUELS VOUS TRAVAILLEZ DANS LE CADRE DE VOTRE ALTERNANCE ?

Mon alternance à l'ANTAI me permet de travailler sur plusieurs missions visant à améliorer la relation usager et à optimiser les outils internes. J'accompagne ma tutrice,



la responsable de la transformation numérique et de la relation usagers, dans le suivi et l'automatisation des réponses. Mon rôle consiste à traiter les courriers redirigés depuis d'autres organismes, comme le ministère de l'Intérieur, et à améliorer les modèles de réponses afin de garantir une communication plus claire et efficace.

Je suis également impliquée dans le suivi administratif de la comitologie, des données et des KPIs du Centre de Ressources et de Contact. Cette mission me permet d'analyser les sollicitations des usagers, d'évaluer la qualité du service et d'identifier des pistes d'amélioration. En parallèle, je travaille sur la mise à jour et l'optimisation des outils tels que la Foire Aux Questions (FAQ) et la base de connaissances, afin de faciliter l'accès aux informations et de limiter les sollicitations directes.

QU'EST-CE QUI VOUS PLAÎT À L'ANTAI ET QUELLES COMPÉTENCES AVEZ-VOUS DÉVELOPPÉES ?

Ce qui me plaît particulièrement à l'ANTAI, c'est la diversité des missions et la dimension stratégique des projets sur lesquels je travaille. J'ai l'opportunité de contribuer à des sujets transversaux qui touchent aussi bien

à la relation usager qu'à la transformation numérique. L'environnement de travail est également très enrichissant, car il me permet de collaborer avec des équipes aux expertises variées et d'apprendre à structurer des projets dans un cadre institutionnel.

Grâce à cette alternance, j'ai développé plusieurs compétences essentielles. J'ai acquis une compréhension approfondie des enjeux réglementaires et des spécificités du secteur public, qui m'étaient totalement nouvelles. J'ai appris à travailler dans un cadre structuré,

où chaque décision doit être justifiée et encadrée par des directives précises.

J'ai également renforcé mes compétences en gestion de projet, en apprenant à structurer mon travail sur le long terme, à gérer plusieurs missions en parallèle et à respecter des délais parfois serrés. Mon esprit d'analyse s'est développé à travers le suivi des indicateurs de performance (KPI) permettant d'évaluer les résultats de prestations externalisées et l'identification de leviers d'amélioration pour optimiser la relation usager.



05

La gouvernance budgétaire
et la gestion des ressources
humaines de l'ANTAI



UNE PROGRESSION SENSIBLE DES EFFECTIFS DE L'AGENCE

L'année 2024 a été marquée par deux axes forts en termes de politique en ressources humaines : l'accélération des recrutements et le renforcement de la fidélisation des talents et de l'égalité professionnelle.

Une progression des effectifs de l'Agence

Afin de permettre à l'Agence d'assurer à la fois l'intégration en masse de nouvelles AFD et la trajectoire de sécurisation et de modernisation des chaînes existantes, six créations de poste ont été autorisées par la Loi de finance 2024, portant ainsi son plafond d'emplois législatifs de 54 à 60 ETPT.

De plus, l'ANTAI a été autorisée à recruter à mi-année, en plus de son plafond d'emploi, un emploi numérique afin de renforcer son expertise compte tenu de nombreux nouveaux projets.

En outre, depuis le budget initial 2018, l'ANTAI bénéficie 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 locales dans le cadre de la décentralisation du stationnement payant. En 2024, les emplois hors plafond d'emplois sont passés de 14 à 15 ETPT, afin de recruter un quatrième apprenti.

L'année 2024 a été marquée par un niveau élevé de recrutements au regard de l'effectif global de l'Agence. En effet, l'ANTAI a accueilli dix-sept

nouvelles recrues et n'a enregistré que quatre départs dont deux départs à la retraite, conduisant ainsi à une baisse de son taux de renouvellement des effectifs, soit 16 % contre 28 % en 2023.

Les effectifs réels de l'Agence ont ainsi progressé de près de 12 ETP entre le 31 décembre 2023 (66 agents) et le 31 décembre 2024 (78 agents) : 60 agents sous plafond d'emplois, 15 agents hors plafond, 1 emploi numérique et 2 agents mis à disposition contre remboursement.

La poursuite de la politique de fidélisation des talents et d'égalité professionnelle

Afin de répondre à l'enjeu de fidélisation des agents, l'Agence privilégie la CDI-sation lors des renouvellements de contrat. Ainsi, avec quatre renouvellements dans le cadre d'un CDI s'agissant en particulier des emplois de la filière numérique, la moitié des agents contractuels de droit public bénéficient d'un contrat à durée indéterminée.

Dans le cadre de sa politique en faveur de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes, l'ANTAI vise la parité lors des recrutements sur l'ensemble des métiers. En outre, une attention

particulière est portée à la rémunération lors des recrutements et dans le cadre des renouvellements de contrat afin qu'à poste égal, diplôme équivalent et niveau d'expérience comparable, la rémunération des hommes et des femmes travaillant pour l'ANTAI soit similaire.

Par ailleurs, l'ANTAI participe à l'insertion professionnelle des jeunes en accueillant un doctorant depuis 2023, quatre apprentis et trois stagiaires scolaires pour une période de découverte professionnelle.

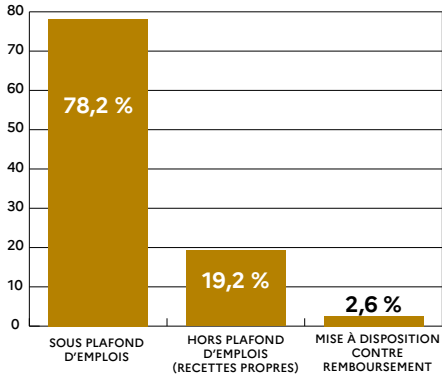
De même, avec quatre « ambassadeurs » issus des métiers du numérique, l'ANTAI contribue à l'expérimentation menée par le ministère de l'Intérieur auprès de la plateforme My Job Glasses, première plateforme en ligne de rencontres professionnelles européennes. Les ambassadeurs répondent aux sollicitations de collégiens, lycéens, étudiants, personnes en reconversion professionnelle afin de partager leurs expériences et attirer de nouveaux talents au sein du ministère de l'Intérieur.

Enfin, le taux d'emploi des personnes handicapées au sein de l'Agence progresse, passant de 1,5 % en 2023 à 3,8 % en 2024.

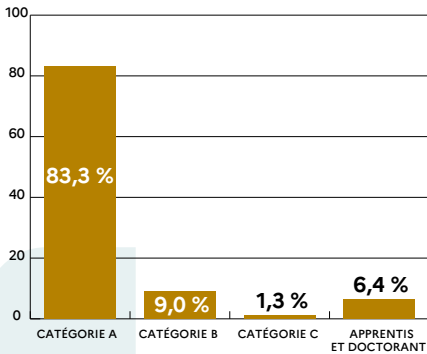
RÉPARTITION DES EFFECTIFS DE L'AGENCE AU 31 DÉCEMBRE 2024

Effectifs au 31/12/2024 : 78 agents

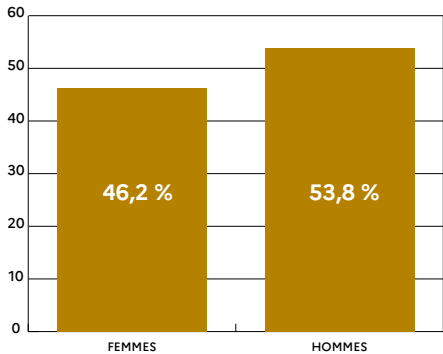
Répartition des emplois



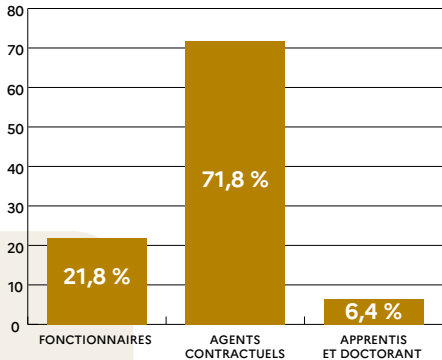
Répartition par catégorie hiérarchique



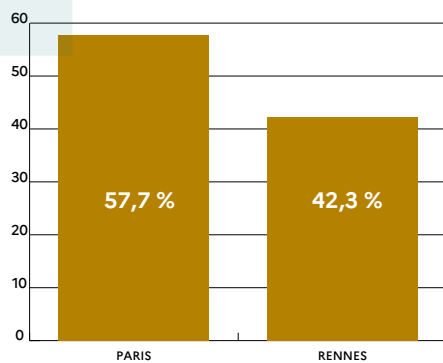
Répartition Femmes/Hommes



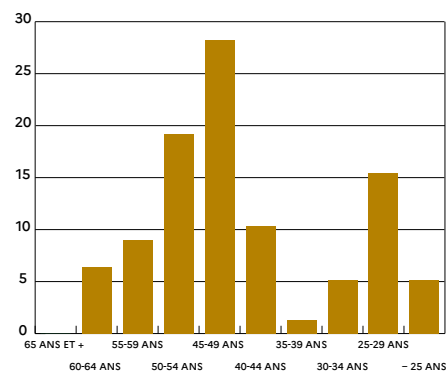
Répartition par statut



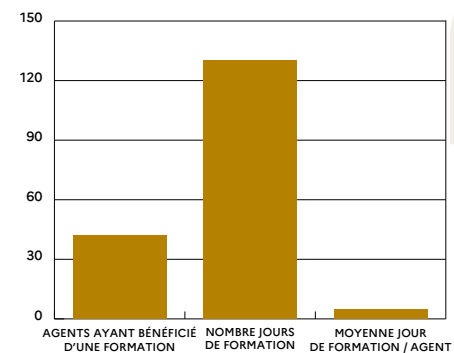
Répartition par site



Répartition par âge



Formation



42 agents ont suivi 63 actions de formation en 2024. Cela représente 130 jours de formation au total.



MAINTENIR LA QUALITÉ BUDGÉTAIRE ET FINANCIÈRE DE L'AGENCE

Le bilan de l'exécution financière : l'exécution 2024 s'est caractérisée par le maintien d'un haut niveau d'activité de l'Agence

L'année 2024 a été marquée par :

- un haut niveau global de l'activité en particulier sur la chaîne de traitement du FPS ;
- l'achèvement du cycle de renouvellement des marchés relatifs aux systèmes d'information opérés par l'Agence, qui a débuté en décembre 2022 pour se poursuivre jusqu'en mi-2024 avec notamment la fin des transitions des marchés TMA Cœur et TME, ainsi que par le renouvellement du marché des services généraux externalisés (FM) pour les sites de Paris et de Rennes ;
- la poursuite de la sécurisation et de la modernisation de ses chaînes de traitement pour permettre une meilleure évolutivité des fonctionnalités et la réduction des anomalies ainsi que l'élargissement de la politique de dématérialisation et de simplification des services rendus à l'utilisateur et aux partenaires, en améliorant les interfaces et plus généralement, l'utilisation

des applicatifs afin d'en augmenter la valeur d'usage.

- Le budget exécuté pour l'année 2024 s'élève à **146,8 M€** en autorisation d'engagement (AE) et à **148,4 M€** en crédits de paiement (CP) pour un montant de ressources de **148,5 M€**, dégagant un solde budgétaire excédentaire de 0,1 M€.

La répartition du budget exécuté de l'Agence par nature de dépenses (en CP consommés)

- Les dépenses de fonctionnement et d'intervention (77,8 %) 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) : **115,4 M€**.
- Les dépenses d'investissement (17,6 %) concernent principalement les différentes évolutions et développements informatiques réalisés dans le cadre des projets relatifs à la sécurisation et à la modernisation de la chaîne de traitement mais également

des projets nouveaux comme l'intégration de nouveaux délits forfaitisés et la poursuite du développement d'une nouvelle chaîne de traitement nécessaire à la mise en place des quatre nouveaux contrôles automatisés prévus par la LOM : **26,1 M€**.

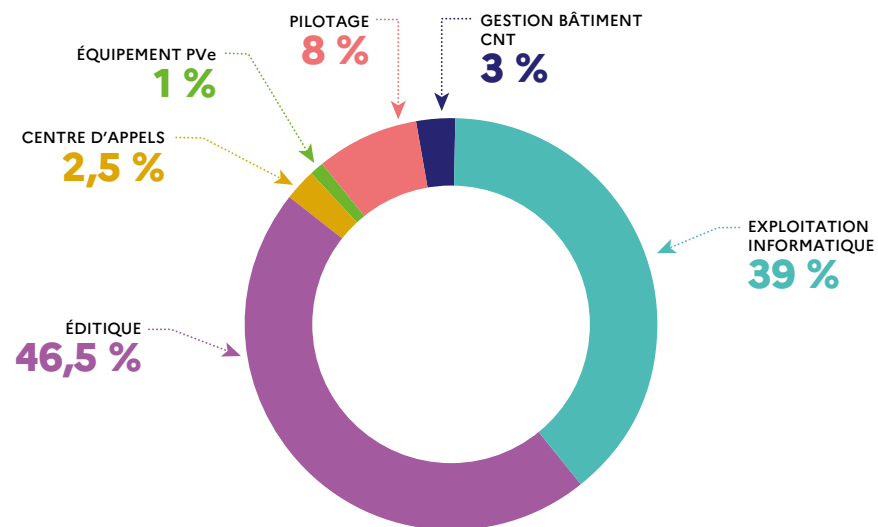
- Les dépenses de personnel (4,6 %) sont en progression par rapport à 2023. La hausse résulte de la réalisation des recrutements sur les postes supplémentaires obtenus dans le cadre de la LOPMI et de l'incidence en année pleine de la hausse (+ 1,5 %) de la valeur du point d'indice de la fonction publique au 1^{er} juillet 2023 : **6,8 M€**.

Les six grandes catégories de dépenses de l'Agence (en CP consommés)

Les dépenses d'exploitation informatique, qui constituent le deuxième poste de dépenses de l'Agence, sont en forte progression (+ 10 %) par rapport à 2023. Elles couvrent principalement les dépenses relatives aux cinq grands marchés informatiques (TME, TMA Cœur, TMA Partenaires, TMA Parcours numérique et Paiement) de l'Agence.

RÉPARTITION DES DÉPENSES PAR DESTINATION – ANTAI

Exécution 2024



Les ressources de l'Agence

Les ressources de l'Agence relèvent pour l'essentiel des crédits inscrits aux programmes 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière » (89,5 M€) et 753 « Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers » (26,2 M€) de la mission « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers », et de recettes propres (28,7 M€). Elles marquent une augmentation par rapport à 2023, en lien avec une très forte augmentation des recettes propres de l'Agence et en particulier des recettes provenant de la refacturation aux collectivités locales de la prestation d'envoi des avis de paiement FPS (+ 33 %). Les recettes propres de l'Agence ont représenté près de 20 % sur le total des recettes de l'Agence en 2024.



TÉMOIGNAGE DE MONSIEUR T. : LE RÔLE DU CHEF D'ÉTABLISSEMENT DU CNT

POUVEZ-VOUS PRÉSENTER VOTRE PARCOURS AINSI QUE VOTRE POSTE ACTUEL AU SEIN DE L'ANTAI ?

Lors de ma carrière militaire riche et diversifiée au sein de la Marine Nationale, j'ai développé une expertise approfondie en matière de sûreté, de sécurité des personnes, des bâtiments, et des systèmes d'information, ainsi que la gestion de crises. Mon expérience, acquise sur tous les océans, dans les territoires d'outre-mer et sur différents théâtres d'opérations, m'a permis de maîtriser les enjeux liés à la protection et à la continuité des opérations dans des environnements exigeants et changeants.

Ces 25 années au sein des forces armées ont non seulement forgé mes compétences techniques, mais m'ont également enseigné l'importance de la réactivité, de la prise de décision sous pression, et de la collaboration étroite avec des équipes diverses.

Après une carrière militaire marquée par de nombreux engagements, j'ai été détaché au ministère de la Justice en tant qu'adjoint au chef du département informatique et télécommunications de la plate-forme inter-régionale du Grand-Ouest, qui était alors en cours de création à Rennes pour structurer les actions du secrétariat général du ministère relevant de ce domaine dans cette zone géographique, puis j'ai rejoint la Cour d'appel en tant que chargé de mission zonal de défense et de sécurité. Cette transition m'a permis de mettre mes compétences au service des institutions judiciaires, en accompagnant les chefs de cour de la zone de défense Ouest dans l'anticipation et la gestion des risques.

Fort de ces expériences qui constituent un atout majeur pour le poste de chef d'établissement du CNT, j'ai pris mes fonctions depuis le 1^{er} janvier

2024. J'aborde les nouveaux défis avec assurance et une vision claire.

QUEL EST LE RÔLE DU CHEF D'ÉTABLISSEMENT DU CNT DANS LA VIE COLLECTIVE DE L'ÉTABLISSEMENT ET DANS LE RESPECT DES PROCÉDURES DE SÉCURITÉ ?

En tant que chef d'établissement du CNT, mon rôle est profondément ancré dans la sécurité, l'efficacité opérationnelle et la représentation de l'ANTAI au sein de ce lieu stratégique. Je veille au bon fonctionnement du site tout en contribuant activement à son évolution.

Ma responsabilité première est de veiller à la sécurité des personnes et des locaux, ce qui implique de mettre en œuvre et de faire respecter scrupuleusement les mesures de prévention, d'organiser des exercices d'évacuation réguliers et de gérer les situations d'urgence avec professionnalisme.

Au-delà de la sécurité, mon rôle est d'assurer la fluidité et l'efficacité des opérations. Cela se traduit par la gestion rigoureuse du contrat de Facilities Management (FM). Je suis également l'interlocuteur privilégié des institutions locales (préfecture, parquet de Rennes, etc.), et je représente l'ANTAI auprès des partenaires locaux.

L'un des aspects essentiels de mon rôle est de garantir la conformité réglementaire, non seulement pour l'ANTAI, mais aussi pour les administrations et les prestataires présents sur le site. Je m'assure que chacun respecte ses obligations, qu'il s'agisse de la prévention des risques, du Code du travail ou des conventions d'occupation. La gestion de l'informatique ministériel et le contrôle d'accès au CNT font également partie intégrante de mes responsabilités.

Enfin, je contribue activement à la stratégie immobilière de l'ANTAI et participe à l'amélioration continue du CNT, en veillant à ce qu'il réponde aux besoins et offre un environnement de travail optimal pour tous.

Il est important de préciser que ces responsabilités sont assumées avec le soutien d'une équipe de 5 agents dévoués, répartis entre les domaines de l'immobilier, de la relation usager, de la sûreté

et de l'informatique. Leur expertise et leur engagement sont essentiels pour assurer la qualité de nos services et la bonne marche du CNT.

En fin de compte, mon rôle est de veiller à ce que l'environnement de travail soit propice à l'épanouissement professionnel de chaque occupant du CNT. C'est un rôle gratifiant, car il permet de contribuer concrètement à la réussite de l'ANTAI et au bien-être de ses collaborateurs et partenaires.

L'ANTAI A ENGAGÉ EN 2024 DES DÉMARCHES AUTOUR DE L'ACQUISITION D'UN SITE SECONDAIRE. POUVEZ-VOUS NOUS INDIQUER QUELS SONT LES ENJEUX AUTOUR DE L'ACQUISITION DE CE SITE SECONDAIRE ?

Le centre de production de l'ANTAI est composé de deux sites dédiés à l'activité de traitement automatisé des infractions, le site principal du Centre National de Traitement (CNT) et le site dit « de secours » même si, sur le plan informatique, le fonctionnement est permanent selon un mode « actif / actif » entre les deux sites.

Aujourd'hui, l'augmentation très rapide de l'activité de l'ANTAI depuis plusieurs années est amenée à se poursuivre avec le développement de nouveaux produits (nouvelles AFD, radars des collectivités locales, etc.). Cette croissance a des répercussions opérationnelles

sur les besoins en surfaces pour les personnels et les besoins informatiques.

Le projet immobilier que porte donc aujourd'hui l'ANTAI vise à transférer ce site de secours vers un nouveau site dont elle aurait la propriété et qui permettra de répondre aux objectifs majeurs de sécurité et de garantie de continuité des activités dans un contexte de croissance de l'activité de l'ANTAI. Il offrira une flexibilité accrue permettant de s'adapter aux besoins futurs de l'ANTAI et de ses partenaires.



GLOSSAIRE

ACO : Avis de COntravention

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

APA : Avis de Paiement des FPS

BPO : Business Process Outsourcing

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

CNT6 : Sixième cycle des marchés de fonctionnement du CNT

DACG : Direction des Affaires Criminelles et des Grâces

DGGN : Direction Générale de la Gendarmerie Nationale

DGPN : Direction Générale de la Police Nationale

DGFIP : Direction Générale des Finances Publiques

DINP : Direction de l'Innovation et des Nouveaux Projets

DIF : Dossier d'Infraction

DSFR : Système Design de l'État

DSR : Délégation interministérielle à la Sécurité Routière

e-ACO : Avis de Contravention électronique

e-CODEX : Cross Border e-Justice In Europe

EPCI : Établissements Publics de Coopération Intercommunale

ETP(T) : Équivalent Temps Plein (Travaillé)

ETT : Équipement de Terrain Tourelle

ETU : Équipement de Terrain Urbain

EUCARIS : European CAR Information System

FPS : Forfait Post Stationnement

FPSM : Forfait Post Stationnement Majoré

LOM : Loi d'Orientation des Mobilités

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

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 par carte bancaire

NATINF : Nature d'Infraction

NEO : Nouvel Équipement Opérationnel

ND : Non distribué

OMP : Officier du Ministère Public

PAC : Système de Chauffage et de Climatisation

PMR : Personne à Mobilité Réduite

PVe : Procès-Verbal électronique

RRF : Réseau Radio du Futur

RSSI : Responsable Sécurité des Systèmes d'Information

SID : Système d'Information Délictuel

SI : Système d'Information

TMA : Tierce Maintenance Applicative

TME : Tierce Maintenance d'Exploitation

VAO : Verbalisation Assistée par Ordinateur

UX/UI : User eXperience/User Interface

ZFEm : Zones à Faibles Émissions mobilité

Retrouvez-nous sur :
www.antai.gouv.fr

