



MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT,
DES TRANSPORTS, DU LOGEMENT,
DU TOURISME ET DE LA MER



MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
DE LA SÉCURITÉ INTÉRIEURE
ET DES LIBERTÉS LOCALES

Mission Interministérielle Contrôle Sanction Automatisé

RAPPORT

(Mai 2003)

M. Jacques Sicherman, ingénieur général des Ponts & Chaussées, président
M. Raphaël Bartolt, Préfet,
M. Patrick Poirret, sous-directeur au Ministère de la Justice
M. Hervé Guillou, sous-directeur au Ministère des Finances et de l'Industrie



MINISTÈRE DE LA JUSTICE



MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE,
DES FINANCES ET DE L'INDUSTRIE

Le présent rapport a été rédigé à partir des contributions de :

Jacques Sichertman
Raphaël Bartolt
Hervé Guillou
Patrick Poirret
Jean François Janin
Annie Canel
Alain Goergen

Il a été soumis à l'ensemble des personnes qui participent aux travaux de la mission, et a bénéficié notamment d'observations, d'informations et de précisions du colonel Pappalardo pour le compte de la gendarmerie nationale, et de Mme Lagauterie pour le compte du ministère de l'économie, des finances et de l'industrie (métrologie).

Table des matières :

1.	L'organisation du travail de la mission.....	4
1.1.	La conduite des réflexions, des études et des actions de la mission	4
1.2.	L'organisation choisie pour assurer le respect des délais fixés	6
2.	Le projet : les travaux conduits	7
2.1.	Une sécurité juridique à assurer au regard des processus de l'automatisation	8
2.1.1.	Des aménagements législatifs et réglementaires	8
2.1.1.1.	Adaptation du cadre procédural pour permettre le déploiement des contrôles automatisés.	8
2.1.1.2.	Modifications de la procédure de l'amende forfaitaire (art.529-10 du CPP nouveau)	9
2.1.1.3.	La création d'un nouvel ordre de juridiction : les juges de proximité. ...	10
2.1.1.4.	Des instructions de politique pénale	11
2.1.1.5.	Dans le cadre de la poursuite des travaux :	11
2.1.2.	Une garantie de la validité de la preuve	11
2.1.2.1.	Les questions d'homologation	12
2.1.2.2.	La sécurité de l'ensemble du système d'information	14
2.2.	Un système de gestion et d'information à structurer	17
2.2.1.	Architecture générale	17
2.2.1.1.	Les équipements de terrain.....	18
2.2.1.2.	Les centres de supervision et de paramétrage	18
2.2.1.3.	Un centre national de traitement adossé à un OMP régional et à un service d'enquête	18
2.2.1.4.	Une interface avec les services du trésor.....	19
2.2.1.5.	Une assistance pour les services de la justice et les OMP locaux.....	19
2.2.1.6.	Des formats d'échanges maîtrisés par la personne publique.....	19
2.2.1.7.	Des choix techniques s'appuyant sur les standards du marché	19
2.2.2.	Le traitement des amendes :	20
2.2.2.1.	Les principes :	20
2.2.2.2.	Une solution de secours : WinOMP.....	21
2.2.2.3.	La problématique de l'externalisation	22
2.2.2.4.	Des réflexions à poursuivre et un suivi à mettre en place du fonctionnement initial	26
2.2.3.	Le recouvrement des amendes	26
2.2.4.	En quoi le système diffère des systèmes actuellement en service dans d'autres pays	27
2.2.4.1.	Le choix du numérique :	27
2.2.4.2.	Un système d'information complet :	28
2.3.	Des sites à choisir.....	30
2.3.1.	Les 100 premières installations.....	31
2.3.2.	Les 1000 appareils à installer d'ici fin juin 2005	33
2.3.3.	Perspectives et propositions pour la poursuite des travaux :	34
2.4.	Des prestataires à mobiliser	35
2.4.1.	Les premiers cents appareils	35
2.4.1.1.	Les appareils de constat.....	35
2.4.1.2.	La première phase du centre de traitement.....	36
2.4.2.	Le déploiement dans sa phase complète des premières années.....	37

2.5.	Un projet à financer.....	38
2.5.1.	Analyse économique d'ensemble.....	38
2.5.2.	Les recettes.....	40
2.5.3.	Dépenses.....	41
2.5.4.	Recommandations pour la suite des travaux.....	42
2.6.	Un projet à faire comprendre : la communication.....	42
2.6.1.	La communication interne.....	42
2.6.2.	La communication externe.....	43
2.6.2.1.	Les rendez-vous prévus pour 2003 :.....	43
2.6.2.2.	La rencontre presse du 13 juin (dossier de presse) :.....	44
2.6.3.	La poursuite des travaux.....	44
3.	Des travaux à poursuivre, un projet à gérer dans la durée.....	44
3.1.	Poursuivre la mise en place du dispositif.....	45
3.1.1.	Des travaux à poursuivre :.....	45
3.1.2.	Des chantiers à lancer :.....	46
3.1.3.	Une gestion permanente à organiser.....	46
3.2.	Un relais à prendre ; une maîtrise d'ouvrage forte et pérenne à mettre sur pied.....	47

La mission interministérielle pour le contrôle-sanctions automatisé a été installée le 12 février et les objectifs qui lui ont été alors assignés lui ont été confirmés à travers les deux lettres de mission qui figurent en annexe à son président et à son vice président.

Elle devait, "coordonnant et impulsant l'action des équipes mises sur pied au sein de chacun des ministères concernés, préparer le déploiement prévu par les décisions du CISR, et se fixer comme objectif de permettre au Ministre de l'Intérieur de lancer la ou les consultations nécessaires à ce déploiement, avant la fin du deuxième trimestre de 2003" et "déterminer par ailleurs, les conditions dans lesquelles, sans attendre la conclusion des contrats permettant de déployer ces 1000 stations de contrôle automatisé, une première implantation de 100 dispositifs peut être obtenue dans des délais plus brefs, si possible avant la fin de cette année, notamment par des extensions utiles des opérations déjà en cours ou envisagées."

L'ensemble des membres de la mission était parfaitement conscient de la **difficulté du défi** qu'il lui était demandé de relever.

Le fonctionnement d'une centaine d'appareils avant la fin de l'année supposait, non seulement d'acquérir le matériel de constat, dont la spécification elle-même constituait déjà une entreprise délicate compte tenu des délais dans lesquels il convenait de la mener, mais de mettre aussi en place dans les mêmes délais, bien entendu, le dispositif permettant de traiter la masse des constats que ces appareils sont destinés à produire, et d'assurer le recouvrement des amendes correspondantes.

Se mettant au travail sans délai, la mission a organisé son travail de manière à relever le défi qui lui était ainsi proposé.

Avant de décrire la manière dont elle a conduit le projet qui lui avait été confié, et de présenter le résultat de ses travaux et les perspectives qu'elle dresse pour leur poursuite, la mission souhaiterait rendre un hommage soutenu et sincère aux responsables de son soutien logistique au sein de la direction du personnel des services et de la modernisation, de la direction de l'action financière et des affaires générales, et de la direction de la sécurité et de la circulation routières. Il est en effet peu courant, et chacun peut imaginer ce que cela demande d'efforts et de mobilisation de volontés déterminées, de pouvoir, en l'espace de quelques semaines seulement, mettre en place l'essentiel des moyens limités, mais nécessaires, qui avaient été envisagés.

De la même façon, il faut saluer ici l'ampleur de l'implication d'un grand nombre des services concernés, à des niveaux élevés qui correspondaient à l'ampleur des difficultés susceptibles d'être surmontées sur tous les plans d'un projet qui limités, mais nécessaires, qui avaient été envisagés des aspects très divers, juridiques, techniques dans des domaines de plus très différents, organisationnels, financiers.... Que des personnes qui sont investies de lourdes charges par ailleurs aient pu participer avec assiduité aux réunions de coordination hebdomadaires, comme aux réunions nombreuses des divers sous groupes de travail qui ont du être mis sur pied, est digne d'être souligné.

C'est précisément cette implication profonde de ces responsables dans ce projet qui a permis à chacun des participants de s'imprégner des contraintes des autres, et de créer, dans une véritable interministérialité de réflexion et d'action, une culture commune du groupe que nous avons formé, par rapport à cet objet complexe qu'est le dispositif à monter pour le contrôle automatisé.

La mission n'aurait par ailleurs pas pu relever ainsi le défi qui lui était proposé si elle n'avait pas disposé de travaux antérieurs menés par la direction de la sécurité et de la circulation routières depuis plusieurs années autour d'expérimentations qu'elle avait lancées, et de l'étude très riche que le ministère de l'intérieur avait confié à une équipe de l'inspection générale de l'administration sous la conduite du préfet Musso.

Elle a donc pu s'approprier, non pas seulement les enseignements des expérimentations menées sur le territoire national, et des données sur l'automatisation dans d'autres pays, européens ou autres, qui lui ont permis d'orienter ses travaux sans trop de tâtonnements sur l'essentiel, mais surtout des résultats d'études sur l'architecture et la sécurité d'un système de contrôle automatisé, et la richesse des réflexions de la mission "Musso".

Elle s'est attachée, dans les délais qui lui avaient été impartis, et malgré les inévitables difficultés, inhérentes à un tel projet, soulevées à chaque instant, à :

* mettre au point et lancer, dans les conditions que l'on verra ci après, les actions nécessaires à la * mise en place du dispositif

* cadrer de la manière la plus précise possible, les travaux à poursuivre

Le présent rapport présente le travail qu'elle a mené et se structure selon les trois thèmes suivants :

- les modalités de la conduite de sa mission
- les actions, études et réflexions conduites
- les travaux qu'il convient de poursuivre, et une réflexion sur l'organisation qu'il est nécessaire de monter pour les conduire

1. L'organisation du travail de la mission

1.1. La conduite des réflexions, des études et des actions de la mission

La mission a été mise en place le 12 février, lors d'une réunion¹ présidée par Messieurs Guéant et Canepa, respectivement directeur et directeur adjoint du cabinet du Ministre de l'intérieur et des libertés locales, et Monsieur Graff, directeur de cabinet du Ministre de l'équipement des transports et du logement,

Elle s'est appuyée sur une équipe permanente qui outre Jacques Sichertman et Raphaël Bartolt, destinataires de lettres de mission, comprend, depuis l'origine Jean-François Janin et Annie Canel, puis s'est élargie progressivement à Alain Goergen, ingénieur de l'équipement, au chef d'escadron de la gendarmerie Christian Marche, et au commandant de police Jean-Dominique Demay. Hervé Guillou et Patrick Poirret, également destinataires de lettres de mission ont également été chargés d'une fonction de coordination pour l'ensemble du Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie, d'une part et du Ministère de la Justice de l'autre. Des moyens de secrétariat ont également été mis en place par la direction du personnel des services et de la modernisation du Ministère de l'équipement. En revanche, un poste administratif important n'a pas pu être pourvu, ce qui a rendu un peu délicat le suivi pratique de l'ensemble des chantiers et de leur financement, et a renvoyé sur les autres membres certaines charges, comme celle des procédures de commandes d'études par exemple.

Deux bureaux ont été mis à la disposition de cette équipe au 32^e étage de l'Arche de la Défense dès le 17 février, et les bureaux nécessaires à son fonctionnement normal ont été

¹ dont le compte rendu figure en annexe

libérés dans des délais remarquables, même si la mission a été contrainte à des déménagements successifs inévitables.

La mission a engagé ses travaux par un séminaire de mise en commun de l'acquis et de première réflexion sur l'organisation de son travail, qui a eu lieu le 17 février, a duré toute la journée, et a réuni 28 personnes de l'ensemble des administrations et services concernés.

La mission a bénéficié, en effet, au delà des membres permanents et de l'équipe installée à l'Arche, d'une présence soutenue et d'un appui actif de services comme notamment la DACG, la DGCP, la DARPMI (métrologie), la DSCR, la DCSSI, la DLPAJ, la DGGN, la DSIC et a obtenu l'appui en cas de besoin, de services comme ceux de la DAJ du ministère des finances, des HFD, du Conseil Général des Ponts et Chaussées....

Les ministères qui ont été impliqués sont donc, outre le ministère de l'intérieur et des libertés locales, et celui de l'équipement du logement et des transports, dont les directeurs de cabinet ont signé les lettres de mission, le ministère de la justice, et celui des finances et de l'industrie, ainsi que celui de la défense auquel est rattaché la gendarmerie et le haut fonctionnaire de la défense concerné par cette direction générale.

La liste des personnes qui ont participé aux travaux de la mission, que ce soit au sein du comité de suivi qui s'est réuni toutes les semaines ou au sein de groupes de travail spécialisés, soit ponctuel, soit régulier (notamment pour l'élaboration des cahiers des charges), figure en annexe. La liste de ces groupes de travail également².

Le pilotage des travaux était assuré par le biais d'une réunion hebdomadaire qui a été déjà citée, et de réunions mensuelles de suivi par les cabinets des ministères concernés, sous la présidence du directeur de cabinet du ministre de l'intérieur (sont joints en annexe les rapports présentés à ces réunions mensuelles ainsi que leur compte rendu)

Les conditions de la phase de lancement ont donné une importance spécifique aux questions juridiques et de recouvrement, qui ont conduit à une implication particulièrement lourde des administrations directement concernées.

Les questions d'homologation ont nécessité également une implication forte des services concernés, et notamment de la métrologie, et ont conduit la mission à suivre de près les travaux délicats du groupe de normalisation récemment créé sur ce domaine, dont le secrétariat est assuré par le SETRA

La mission a, pour pouvoir lancer dans les délais imposés les consultations nécessaires à la mise en place du dispositif, mobilisé à la fois des services techniques de l'administration et des consultants externes.

Parmi les services techniques de l'administration, il convient de citer particulièrement le CETE de l'Est, dont la contribution a été essentielle pour la mise au point du cahier des clauses techniques du marché numéro un des appareils de la première phase, prescriptions qui serviront également de base pour la partie des consultations à venir qui concerne les appareils de constat, ainsi que le laboratoire régional de l'ouest parisien (du réseau des laboratoires des ponts et chaussées) pour les prescriptions d'implantation des appareils, et l'appui technique aux services locaux en la matière, mais aussi du CETE d'Aix en Provence

² les compte rendu des réunions de pilotage hebdomadaires, et des réunions de travail spécialisées ne sont pas, contrairement aux réunions mensuelles qui conduisaient à des arbitrages décisionnels, annexées au rapport, pour ne pas l'alourdir, mais sont à la disposition de tous ceux qui pourraient en avoir besoin dans le cadre du travail futur sur le projet.

pour la mise au point des langages de commandes et du CETE du sud ouest pour l'élaboration du référentiel de l'indispensable future évaluation continue du dispositif.

Parmi les consultants externes, choisis lorsqu'ils n'étaient pas déjà en place, après consultations, il convient de citer :

- La société ISIS, qui a apporté, au titre d'une prestation en cours pour le compte de la DSCR au moment de la mise en place de la mission, un appui indispensable à la maîtrise d'ouvrage.
- TEAMLOG qui avait mené les études de sécurité de l'ensemble du système d'information sur lesquelles la mission a pu appuyer ses premières vues en cette matière de première importance.
- STERIA, qui avait déjà mené l'étude sur l'architecture qui a préparé le travail de la mission, a été chargée de l'étude précise des interfaces entre les différents acteurs et structures participant au futur systèmes d'information à monter pour le dispositif de traitement.
- STELAU conseil pour la mise au point des marchés et la mise au point des spécifications des centres de traitement (pour les deux phases qui seront décrites ci dessous).

Enfin, à l'issue du contrat d'appui transitoire à la maîtrise d'ouvrage indiqué ci dessus, une mission de soutien pour la conduite de l'opération a été confiée à la société ALGOE qui a pu identifier les tâches du projet, monter par conséquent un premier planning d'ensemble permettant d'assurer un pilotage plus précis, et précisé les risques inhérents au projet. Son travail permet de préciser les tâches à poursuivre ou à engager pour mener le projet à son terme³.

Par ailleurs, des contacts avec le milieu professionnels, organisés à travers l'appui du SETRA, mais souvent aussi assurés par R. Bartolt, ont été pris parallèlement à l'avancement des réflexions.

1.2. L'organisation choisie pour assurer le respect des délais fixés

Il est très vite apparu que les contraintes de délai de mise en place des premiers appareils imposaient de se fixer des dates de lancement des premières consultations pour les appareils de constat encore plus rapprochées que ce qui figurait dans les lettres de mission, et déterminaient une orientation spécifiques dans la conduite du projet et la structuration du travail de la mission. Cette orientation a été validée lors de la réunion mensuelle du 12 mars, à la fois pour le déploiement massif sur trois ans et pour une première phase destinée à assurer le fonctionnement le plus rapide possible de 100 appareils.

En effet,

- 1) certaines spécifications ne pouvaient être (comme pour les développements informatiques de la chaîne de traitement par exemple) complètement précisées à la date impérative de lancement de la consultation pour les appareils, ce qui interdisait d'imaginer une formule d'"ensemblier" c'est-à-dire d'un prestataire unique pour l'ensemble des fournitures, le développement, mais aussi la gestion de l'ensemble du dispositif

³ En annexe

- 2) Les seuls appareils comprenant des dispositifs numériques homologués ou susceptibles de l'être rapidement étaient alors (et sont encore aujourd'hui) des systèmes de mesure de vitesse. Certes, il est important de prévoir à un terme le plus rapproché possible, des contrôles automatisés dans d'autres domaines (l'interdistance, notamment dans les tunnels, les franchissements de feux ou l'utilisation abusive de voies réservées par exemple) et c'est la raison pour laquelle la mission s'est employée, avec les services concernés, à déployer le dispositif juridique, et à faire produire les référentiels qui permettront de conduire à ces homologations qui pour le moment n'ont pas encore de définition juridique. Il reste que dans le très court terme, la sécurité juridique liée à l'homologation des matériels de constat de l'infraction ne peut être assurée qu'avec le contrôle de la vitesse.

La mission a donc engagé la conduite de ses travaux en séparant les deux échéances sur lesquelles elle a travaillé

- L'échéance des **dispositifs à mettre en place dès 2003** : cela l'a conduit à monter et à lancer deux consultations, tout en travaillant parallèlement sur les conditions nécessaires par ailleurs au fonctionnement du dispositif (juridique, sécurité etc...) :
 - 1) Le lancement d'une consultation (l'avis d'appel d'offre a été publié le 30 avril) portant sur du matériel de détection de dépassement de vitesse, et le développement des dispositifs de leur supervision
 - 2) Le lancement d'une consultation (avis d'appel d'offre publié le 29 mai) pour la mise sur pied, et la gestion pendant une période limitée, d'une première phase d'un centre national de traitement
- L'échéance des **dispositifs à mettre en place à partir du début de 2004**, pour lequel elle a produit un dossier de consultation provisoire, dans une hypothèse de prestataire d'ensemble pour les appareils, et un centre de traitement complété qui prendra le relais de celui de fin 2003. Ce dossier sera à enrichir dans les semaines qui viennent et qui nous séparent de la date limite de lancement des procédures qui correspond à l'échéance visée pour la mise en place, en introduisant si possible des dispositifs techniques en cours de mise au point et susceptibles d'ajouter aux seules fonctionnalités de la première phase (vitesse, et sans distinction possible de véhicules de vitesse limite autorisée différente) et en tirant les conséquences de l'examen des offres de la première consultation

C'est l'ensemble des travaux ainsi conduits que l'on va s'attacher à présenter dans ce qui suit.

2. Le projet : les travaux conduits

Cette deuxième partie présente donc les travaux qui ont été conduits par la mission, les consultations lancées, celles qui ont été préparées, et les réflexions menées. Elle s'attache à en donner une présentation d'ensemble, depuis la question essentielle de la **sécurité juridique** jusqu'à celle fondamentale de la **communication**, en passant bien entendu par la structuration du dispositif de **traitement** et de **recouvrement**, les **consultations** et le **choix des sites** ; nous renvoyons aux documents produits par ailleurs par la mission pour les détails des études

menées et des actions conduites et engagées. Les suites à donner aux travaux de la mission sont également évoquées.

2.1. Une sécurité juridique à assurer au regard des processus de l'automatisation

Cette nécessité absolue d'assurer la sécurité juridique de la preuve a conduit la mission à examiner attentivement, à la fois les nécessaires aménagements législatifs et réglementaires, les questions d'homologation, et de sécurité de l'ensemble du système d'information.

2.1.1. Des aménagements législatifs et réglementaires

2.1.1.1. Adaptation du cadre procédural pour permettre le déploiement des contrôles automatisés.

Pour accompagner le développement des techniques de contrôle automatisé, il était nécessaire **d'adapter la procédure pénale** pour permettre le traitement d'un nouveau **contentieux de masse**.

C'est ainsi que tant dans le cadre de la préparation du projet de loi renforçant la lutte contre la violence routière que pendant les travaux parlementaires, les modifications procédurales suivantes ont été examinées :

Introduction dans le code de procédure pénale de la possibilité de recourir à des contrôles automatiques (art. 529-11 du code de procédure pénale nouveau)

- constatation d'une contravention au code de la route réalisée grâce à un appareil homologué de contrôle automatique ;
- établissement différé du rapport ou du procès-verbal en cas de réclamation ;

Force probante des constatations (L 130-9 du code de la route nouveau)

Lorsqu'elles sont effectuées par des appareils de contrôle automatique ayant fait l'objet d'une homologation, les constatations relatives à la vitesse des véhicules, aux distances de sécurité entre les véhicules, au franchissement par les véhicules d'une signalisation imposant leur arrêt, au non-paiement des péages ou à la présence de véhicules sur certaines voies et chaussées, **font foi jusqu'à preuve contraire**.

La centralisation des compétences (L130-9 du code de la route nouveau)

Afin d'envisager un traitement centralisé des contraventions relevées par contrôle automatique, il était nécessaire de faire préciser par la loi que le lieu de traitement automatisé des informations nominatives concernant les constatations effectuées par ces appareils devait être considéré comme **le lieu de constatation de l'infraction**.

Cette disposition législative permet la création du **centre national de traitement**.

De la même façon cette nouvelle disposition conjuguée avec celle relative à la compétence territoriale des tribunaux de police, donnera pleine compétence à l'officier du ministère public, pour le traitement des contraventions des quatre premières classes, près le tribunal de police dans le ressort duquel sera installé le centre national de traitement.

2.1.1.2. Modifications de la procédure de l'amende forfaitaire (art.529-10 du CPP nouveau)

Modifications des conditions de recevabilité de la requête en exonération ou de la réclamation

Pour être recevable à déposer **une requête en exonération** (art. 529-2 du code de procédure pénale) - après réception de l'avis d'amende forfaitaire ou **une réclamation** - après réception de l'avis d'amende forfaitaire majorée (art. 530 du code de procédure pénale), le titulaire du certificat d'immatriculation devra adresser celle-ci

- au service verbalisateur qui transmettra au ministère public (requête en exonération)
- au ministère public (réclamation)

1) par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ;

2) accompagnée

- soit d'un récépissé de dépôt de plainte pour vol ou destruction de véhicule ou d'une déclaration de destruction de véhicule ;

- soit d'une lettre signée par lui précisant :

- l'identité
- l'adresse
- les références du permis de conduire de la personne qui était présumée conduire le véhicule lorsque la contravention a été constatée.

A défaut de l'un ou l'autre de ces documents, le titulaire du certificat d'immatriculation devra justifier qu'il a acquitté **une consignation préalable** d'un montant égal à celui de l'amende forfaitaire ou de l'amende forfaitaire majorée.

Ces nouvelles dispositions tendent à responsabiliser le titulaire de certificat d'immatriculation dans le prolongement de la jurisprudence du Conseil Constitutionnel.

Le 16 juin 1999 (n°99.411. DC) la Cour Suprême a estimé que le refus ou l'incapacité du titulaire du certificat d'immatriculation d'apporter, lorsqu'il n'est pas l'auteur de l'infraction, tous éléments justificatifs seraient constitutifs d'une faute personnelle qui s'analyserait en un refus de contribuer à la manifestation de la vérité ou en un défaut de vigilance dans la garde du véhicule.

Enfin il conviendra de rappeler dans l'avis de contravention envoyé au titulaire du certificat d'immatriculation les dispositions de l'article 226-10 du code pénal qui incriminent la dénonciation calomnieuse.

“La dénonciation, effectuée par tout moyen et dirigée contre une personne déterminée, d'un fait qui est de nature à entraîner des sanctions judiciaires, administratives ou disciplinaires et que l'on sait totalement ou partiellement inexact, lorsqu'elle est adressée soit à un officier de justice ou de police administrative ou judiciaire, soit à une autorité ayant le pouvoir d'y donner suite est punie de cinq ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende.”

Limitation des effets de la réclamation (art.530 du CPP nouveau)

La réclamation (faite après la réception de l'avis d'amende forfaitaire majorée) qui ne sera pas accompagnée de l'avis d'amende et de l'un des documents énumérés au nouvel article 529-10 du CPP) n'aura pas pour effet d'annuler le titre exécutoire.

Introduction de la présomption de domiciliation (art.530 du CCP nouveau)

Lorsque l'avis d'amende forfaitaire majorée aura été envoyé par lettre recommandée à l'adresse figurant sur le certificat d'immatriculation, le contrevenant ne sera plus recevable au-delà d'un délai de 3 mois à présenter une réclamation sauf s'il justifie qu'il a, avant expiration de ce délai, déclaré son changement d'adresse au service d'immatriculation des véhicules.

Adaptation de la procédure de l'amende forfaitaire aux contrevenants résidant à l'étranger. (art.530-2-1 du CPP nouveau)

Le projet de loi a prévu d'augmenter d'un mois tous les délais fixés aux articles 529-1 ; 529-2 ; 529-8 ; 529-9 et 530 du code de procédure pénale.

2.1.1.3. La création d'un nouvel ordre de juridiction : les juges de proximité.

Créé par la loi du 9 septembre 2002, ce nouvel ordre de juridiction, après la publication de la loi organique du 26 février 2003 et le décret d'application du 15 mars 2003 va être mis en place.

La loi d'orientation et de programmation pour la justice prévoit le recrutement de 3300 juges de proximité sur cinq ans et la créations de 240 emploi de greffiers.

Les premières nominations devraient permettre l'installation de 280 juges à la fin de l'année 2003.

Le projet de décret relatif aux compétences du juge de proximité prévoit que les juges de proximité seront compétents pour juger les contraventions des quatre premières classes du code de la route.

2.1.1.4. Des instructions de politique pénale

Sur ce socle législatif et réglementaire, la Chancellerie entend donner aux procureurs généraux et à l'ensemble des membres du ministère public (y compris les officiers du ministère public) des instructions de politique pénale destinées à harmoniser les conditions de mise en œuvre du nouveau dispositif et veiller à la cohérence de l'application de la loi pénale sur l'ensemble du territoire.

- Centralisation de l'application des dispositions relatives à l'amende forfaitaire auprès de l'officier du ministère public dans le ressort duquel sera installé le Centre national de traitement.

- Les procédures aux fins de poursuites (ordonnance pénale et citation directe devant le tribunal de police) seront adressées, à l'officier du ministère public dans le ressort duquel se situe le domicile du contrevenant.

- Les constatations relatives aux contraventions de 5ème classe seront adressées par le CNT au procureur de la République dans le ressort duquel se situe le domicile du titulaire du certificat d'immatriculation.

(Le rapport ou le procès-verbal sera immédiatement édité et signé par un agent ou un officier de police judiciaire et sera expédié au parquet compétent.)

2.1.1.5. Dans le cadre de la poursuite des travaux :

Comme indiqué ci-dessus, devront notamment être:

- arrêté définitivement le cadre de l'avis de contravention (cf ci dessus, notamment pour la mention qui concerne les dénonciations calomnieuses)
- données par la Chancellerie aux procureurs et procureurs généraux toutes instructions utiles de politique pénale en la matière

2.1.2. Une garantie de la validité de la preuve

Cette garantie repose, selon les analyses que la mission a fait conduire, sur d'une part l'homologation des appareils de constat, et de l'autre sur la validation de la sécurité de l'ensemble du système par lequel transitent les informations issues de ces appareils.

2.1.2.1. Les questions d'homologation

Objectifs de l'homologation

L'homologation des matériels de contrôle automatisé est destinée à assurer l'exactitude des faits qui pourront être opposés au contrevenant : date et heure de l'évènement observé, éléments d'identification du véhicule, mesures caractérisant le mouvement du véhicule et le cas échéant (franchissement de feu par exemple) état d'éléments de l'environnement du véhicule au moment de l'évènement. Cette assurance est apportée par l'utilisation d'équipements conformes à un type approuvé dans les conditions prévues par ses concepteurs. L'article 529-11 nouveau permet l'envoi de l'avis de contravention à la suite de la constatation d'une contravention au code de la route réalisée grâce à un appareil homologué de contrôle automatique.

Instruments de mesure

Lorsque les appareils effectuent des mesures d'une grandeur physique, ce qui est le cas en particulier des cinémomètres, la réglementation des instruments de mesure s'applique : Décret 2001-387 du 3 mai 2001 relatif au contrôle des instruments de mesure et arrêté du 31 décembre 2001 fixant les modalités d'application de certaines dispositions de ce décret. Pour ce qui concerne les cinémomètres, l'arrêté du 7 janvier 1991 modifié par l'arrêté du 14 avril 1995 fixe les prescriptions relatives à la construction, au contrôle et aux modalités techniques d'utilisation.

Le site www.industrie.gouv.fr/metro contient la réglementation et les types de matériels certifiés et certaines annexes (notices descriptives, photos...). A l'avenir les nouveaux certificats émis par le LNE seront sur le site www.lne.fr.

Deux questions particulières ont été examinées par la mission :

- Pour des appareils placés sur le terrain et qui fonctionneront sans présence humaine, les fonctions de supervision et de paramétrage à distance doivent être intégrées. Cette intégration nécessite un complément d'homologation pour les matériels qui ne comportent pas ces fonctionnalités.
- En ce qui concerne les matériels déjà homologués dans un autre pays, la Sous-Direction de la Métrologie a précisé les pièces à fournir pour la dispense d'examen de type français pour les matériels bénéficiant de certificats obtenus dans un Etat membre de l'Union Européenne ou un Etat ayant conclu avec la France un accord de reconnaissance lorsque les prescriptions applicables à ces instruments dans l'autre Etat présentent des garanties équivalentes à l'examen de type français (application du 3^{ème} paragraphe de l'article 12 du décret 2001-387 du 3 mai 2001 JO du 6 mai 2001).

Ces éléments ont été intégrés au cahier des charges du « marché des 100 ».

On notera par ailleurs que le décret du 3 mai 2001 a été complété le 15 avril dernier par l'ajout des interdistances à la liste des catégories réglementées.

Par ailleurs, un comité de normalisation, mis en place à la fin de l'année 2002, travaille en associant les professionnels du domaine, à la mise au point de référentiels qui permettront de

définir les conditions de l'homologation d'appareils destinés par exemple à la constatation des infractions aux règles de l'interdistance. Ces travaux progressent, mais à un rythme qui ne semble pas en relation avec l'intérêt que les branches industrielles concernées devraient avoir à la mise au point de ces processus. Il est probable cependant, compte tenu des développements récents, que ces travaux vont déboucher dans des délais assez brefs, pour ce qui est de l'interdistance en tunnel à deux voies monodirectionnels, le cas le plus général étant réellement hors de portée des techniques susceptibles d'être développées à court terme, compte tenu de la nécessité d'une interprétation événementielle⁴.

Equipements de la route

Certains des appareils qui vont être utilisés pour le contrôle automatique, en particulier pour le franchissement de signaux d'arrêt (feux rouges, stop, passages à niveaux) ou pour la circulation dans des voies réservées, ne comportent pas d'instruments de mesure et ne pourront pas être homologués selon la procédure précédente.

Par contre, le code de la voirie routière (Art 117-1) prévoit que « des dispositifs techniques destinés à assurer le respect du code de la route ou permettant aux fonctionnaires et agents habilités de constater les infractions audit code sont intégrés aux infrastructures et équipements routiers. Leurs caractéristiques sont fixées par arrêtés des ministres compétents »

Le Décret n° 2002-1251 du 10 octobre 2002 relatif aux équipements routiers et modifiant le code de la voirie routière ne prévoit que trois catégories d'équipements : (signalisation, protection des usagers, exploitation)

La mission a préparé les dispositions d'un décret modificatif pour introduire une quatrième catégorie, celle des « équipements de contrôle-sanction des infractions au code de la route, qui sont intégrés aux infrastructures routières»

(cf texte joint dans lequel ont été insérés en gras les modifications proposées pour le CSA, les autres modifications n'ayant pas de rapport direct avec le CSA étant en italique).

Les modalités générales, administratives et techniques des procédures d'attestation de la conformité sont fixées par l'arrêté du 14/02/2003.

Il est possible que des industriels proposent à l'avenir, en vue d'une homologation au titre des équipements de la route, des matériels contenant des composants relevant des textes rappelés ci-dessus en ce qui concerne les instruments de mesure. Dans ce cas, il est proposé que les exigences techniques et les procédures de contrôle applicables à ces composants soient fixées par les arrêtés prévus à l'article 3 du décret 2001-387 du 3 mai 2001.

Les travaux à conduire maintenant sont les suivants :

- Organisation des consultations préalables à la signature du décret modifiant le décret 2002-1251 du 10 octobre 2001. (cf calendrier joint) Le texte a été envoyé pour avis le 21 mai 2003 aux représentants des collectivités locales .
- Mise au point des cahiers des charges techniques ministériels de chaque type d'équipement et désignation de l'organisme certificateur. Un groupe de travail a pris en charge, dans le cadre du groupe de normalisation qui fonctionne avec l'assistance du SETRA la mise au point des référentiels, dans des conditions d'avancement qui ont

⁴ il est en effet nécessaire de repérer si la faiblesse de l'interdistance n'est pas indépendante de la volonté du présumé contrevenant, par exemple du fait des conditions dans lesquelles il vient d'être dépassé, ce qui n'est pas encore dans le champ de l'automatisation possible. En revanche, les travaux peuvent se poursuivre sur une éventuelle "quasi automatisation" avec une validation par un agent des forces de l'ordre qui interpréterait la situation visualisée sur l'écran de son ordinateur.

été évoquées ci-dessus à propos des interdistances. Le plus urgent est la question de la surveillance des franchissements de feux rouges.

- Organisation des essais que devra prescrire l'organisme certificateur (SETRA). Certains essais sont classiques et pourront être effectués par des laboratoires existants. D'autres vont être spécifiques et pourront nécessiter des essais de terrain sur des sites spécialement instrumentés. La définition de ces dispositifs doit être menée parallèlement à la rédaction du référentiel et un budget d'expérimentation doit être réservé pour ces travaux.

Recommandations pour la suite des travaux

L'homologation est une condition nécessaire du déploiement du contrôle automatisé. Dans la situation actuelle, seuls les excès de vitesse peuvent être sanctionnés de façon automatique. Il est urgent de poursuivre les travaux sur le franchissement des feux rouges et des autres infractions pour lesquelles la procédure d'homologation reste à créer :

- Consultations sur le projet de décret équipements de la route
- Cahiers des charges techniques
- Définitions et expérimentations sur site des essais de qualification des matériels

Il importe de mener les études techniques des référentiels en étroite liaison avec les industriels, avec le groupe de travail de normalisation qui a été constitué et les trois sous groupes qui ont été mis en place (vitesses, interdistances, feux rouges-passages à niveau).

La certification de l'ensemble de la chaîne de constat et de traitement ressort quant à elle du domaine de la sécurité des systèmes d'information traitée ci après.

2.1.2.2. La sécurité de l'ensemble du système d'information

Objectifs des mesures de sécurité

La chaîne de contrôle-sanction automatisé peut subir des dommages de différentes natures : outre les dysfonctionnements des logiciels et des matériels du fait de fautes de conception, d'obsolescence ou d'erreurs de manipulation, des agressions peuvent être commises sur les matériels de terrain ou sur les systèmes informatiques. Volontairement ou non, ces dommages peuvent avoir des conséquences graves en terme de disponibilité du système et surtout de crédibilité.

La politique de sécurité a pour objectif de définir les mesures techniques et surtout organisationnelles qui permettent de faire face aux menaces identifiées par l'analyse des risques. Une première étude sur les vulnérabilités potentielles et les besoins en sécurité a été effectuée par la société TEAMLOG et validée par le groupe des Hauts Fonctionnaires de Défense des ministères concernés.

Les premières études ont permis de préciser les conditions de sécurité à respecter par les futurs titulaires des marchés dont la consultation a été lancée ou préparée.

Les travaux doivent être poursuivis en vue de mettre au point la politique de sécurité et d'introduire dans les cahiers des charges des différents acteurs participants à la chaîne des

prescriptions adaptées. La structure de maîtrise d'ouvrage à constituer sera responsable de la mise en œuvre de cette politique, dont il a été décidé qu'il reviendrait au Haut Fonctionnaire de défense du Ministère de l'Intérieur de la valider.

Bases juridiques de la politique de sécurité

Il ressort de l'analyse des textes applicables que les données de constatation de l'infraction (photographie et données du cinémomètre) sont à considérer comme « sensibles » car indirectement assimilables à des informations nominatives (*art 4 de la loi 78-17 « Sont réputées nominatives⁵ au sens de la présente loi les informations qui permettent, sous quelque forme que ce soit, directement ou non, l'identification des personnes physiques auxquelles elles s'appliquent »*)

Elles doivent également être protégées au titre du secret professionnel tenu par les autorités chargées de l'instruction (*art 11 du CPP « la procédure au cours de l'enquête et de l'instruction est secrète »*).

Ont donc été particulièrement retenus comme base de la définition de la politique de sécurité

- 0 les articles 4, 29 et 30 de la loi 78-17 Informatique et libertés
- 1 la Recommandation n° 901/DISSI/SCSSI du 2/03/94, relative à la protection des systèmes d'information traitant des informations sensibles non classifiées de défense

Sécurité des Systèmes d'Information

La DCSSI a été systématiquement associée à la réflexion sur les questions de sécurité. Elle a en particulier piloté l'étude citée plus haut et examiné sur site la perception des risques par les acteurs des expérimentations.

Son intervention a permis de disposer d'une proposition de politique de sécurité avant même que les choix organisationnels n'aient été figés. Il sera bien entendu nécessaire de mettre à jour la politique de sécurité avant la mise en place effective du système

Le système CSA aura des échanges automatisés avec d'autres systèmes d'information des ministères (FNI, FNPC, CEA ...). Il importera de limiter au maximum les risques induits sur ces systèmes ou par eux.

La DCSSI a également été consultée sur la rédaction du cahier des charges du « marché des 100 »

⁵ On peut noter que selon l'article 27 de la loi 78-17 le fait d'informer la personne du recueil d'informations nominatives à son sujet « ne s'applique pas à la collecte des informations nécessaires à la constatation des infractions ».

CNIL

Une première information de la CNIL sur le projet a été faite dans le cadre de la mission conduite par le Préfet MUSSO. La CNIL a formulé à cette occasion un certain nombre de recommandations.

En ce qui concerne la durée de conservation des données, le législateur a décidé que « la durée maximale de conservation de ces informations ne peut excéder dix ans, sans préjudice de la possibilité pour le conducteur du véhicule ayant fait l'objet du contrôle de demander au procureur de la République territorialement compétent d'ordonner l'effacement des informations le concernant lorsqu'il a récupéré le nombre de points ayant été retirés de son permis de conduire ou lorsque la procédure le concernant a donné lieu à une décision définitive de relaxe ».

Une réunion a eu lieu le 19 mai avec les services de la CNIL pour examiner le déroulement de la procédure d'autorisation du système.

L'autorisation donnée par la CNIL se matérialisera par un avis au gouvernement sur le projet d'acte réglementaire (Décret en Conseil d'Etat) créant le système. Il est de tradition que le Gouvernement suive à la lettre ces avis, ce qui rend d'autant plus importante la négociation à mener.

Le système CSA suscitera certainement un intérêt marqué de la CNIL du fait de l'importance politique du dossier, de son caractère interministériel, de l'externalisation et des échanges de données transfrontières qu'il permettra.

Il est difficilement envisageable de faire prendre un acte réglementaire sur le système avant la mise en service de la première version du centre national de traitement. A la fois pour des raisons de délais administratifs et parce que la définition des fonctions du système dans son ensemble sont encore trop imprécises pour constituer un dossier convaincant.

Il paraît plus judicieux de considérer la première phase comme une expérimentation, pour laquelle une autorisation de durée limitée serait demandée. La constitution du dossier d'autorisation pour le système pourrait se faire en parallèle de la définition de la deuxième phase. Cette approche implique un dialogue permanent entre la maîtrise d'ouvrage et les services de la CNIL, qui représentera un travail d'autant plus important que ce dossier pourrait sur certains aspects faire jurisprudence pour d'autres fichiers de souveraineté.

Les représentants de la CNIL ont précisé au cours de la réunion du 19 mai les principes du droit d'accès aux données enregistrées par des systèmes informatisés :

- Toute personne peut à tout moment demander si le système possède des données la concernant et a le droit de connaître ces données rapidement
- L'accès aux données concernant une personne doit se faire en préservant la confidentialité des données qui peuvent concerner d'autres personnes

Le premier principe impliquerait que le propriétaire du véhicule doit pouvoir à tout moment, et en particulier lorsqu'il reçoit un avis de contravention, consulter ce qui concerne son véhicule. Il est donc nécessaire de prévoir un ou plusieurs lieux où ces éléments et en particulier la photo, puissent lui être communiqués. Le second principe présente une difficulté en ce qui concerne les passagers ou des personnes qui auraient été photographiées en même temps que le véhicule et son conducteur. Les solutions techniques permettant de ne permettre de visualiser qu'une partie de la photo existent, mais on n'a pas encore pu préciser à ce stade les modalités exactes de cette consultation.

Objectifs de sécurité

Ont été identifiés trois objectifs :

Disponibilité : le système a pour vocation de faire respecter la réglementation en permanence. Il ne serait évidemment pas acceptable que de grandes parties du territoire ne soient pas contrôlées pendant une longue période à partir du moment où elles auront été équipées. L'indisponibilité momentanée d'un appareil isolé n'a pas de conséquence importante. Par contre dans une structure centralisée comme celle qui est prévue, l'indisponibilité des fonctions centrales perturberait rapidement l'activité d'un grand nombre d'acteurs.

Intégrité : l'exactitude des données que le système pourra mettre à la disposition du juge est essentielle. Des mécanismes de scellement des fichiers devront être mis en œuvre pour garantir cette authenticité

Confidentialité : l'accès aux données individuelles devra être limitée aux seules personnes habilitées. Un cryptage devra les rendre inutilisables notamment pendant leur transfert vers le centre national de traitement.

Recommandations pour la suite des travaux

Au niveau de la maîtrise d'ouvrage, des moyens suffisants doivent être consacrés au plus vite à la définition et à la mise en œuvre de la politique de sécurité, en particulier à la formation des différents intervenants. Il n'y a aucune raison de croire que ce système ne sera pas attaqué.

Le caractère interministériel du système peut constituer une vulnérabilité si chaque ministère prend indépendamment des autres les dispositions qui lui semblent appropriées en ce qui concerne l'habilitation des personnes, la protection des postes de travail, des serveurs et des moyens de transmission.

Dans chaque contrat d'achat de matériel ou de prestation devra figurer un chapitre sur la sécurité (habilitation des personnels, interventions de tiers, qualification des matériels utilisés ...)

Un mécanisme d'audit sécurité doit être mis en place dès le début du projet, pour que tous les acteurs soient conscients au plus tôt des vulnérabilités

2.2. Un système de gestion et d'information à structurer

Le traitement des données issues du constat d'une infraction se fait à travers un dispositif aussi automatisé qu'il est possible compte tenu des contraintes techniques, juridiques et organisationnelles, et qui a fait l'objet d'une attention particulière de la mission.

2.2.1. Architecture générale

La mission a voulu dans les choix d'architecture remédier aux dysfonctionnements mis en évidence dans la chaîne actuelle de sanction de la délinquance routière.

Elle s'est donc fixée comme objectifs :

- D'éviter toute rupture dans la chaîne numérique (transfert de papier, échange de disquette par la poste)
- De permettre un pilotage local
- De centraliser les traitements afin de permettre l'optimisation et l'externalisation de toutes les tâches ne relevant pas strictement de la personne publique
- De gérer l'ensemble des maillons de la chaîne notamment le recouvrement des amendes (en s'interfaçant avec les services du trésor) et la gestion des ordonnances pénales et des citations directes du ressort des tribunaux(en offrant une assistance au greffe)
- De garantir la capacité pour la personne publique d'une remise en concurrence périodique et d'une maîtrise de la chaîne technique.

2.2.1.1. Les équipements de terrain

Entièrement autonomes, ils détectent les infractions et transmettent au centre national de traitement la photographie du véhicule, la vitesse mesurée et différentes informations liées à l'appareil. Ces données sont cryptées dans des conditions qui seront exposées plus loin. Elles pourront donc transiter par n'importe quel type de réseau en fonction des opportunités locales.

Deux types d'équipements seront mis en œuvre en 2003 : des équipements fixes installés dans des cabines blindées et des équipements embarqués dans les véhicules des forces de l'ordre. Ces deux équipements permettent le contrôle de vitesse. Dans un deuxième temps d'autres équipements destinés au contrôle de l'inter-distance, à la détection du franchissement des feux rouges ou des passages à niveau pourront être intégrés au même dispositif.²

2.2.1.2. Les centres de supervision et de paramétrage

Les centres de supervision et de paramétrage sont situés dans les locaux des forces de l'ordre responsables des axes routiers surveillés. Ce sont elles qui auront la responsabilité de s'assurer du fonctionnement de l'équipement et de définir les périodes de surveillance et les seuils de mesure. Ce pilotage se fera, à distance, à partir d'un terminal.

2.2.1.3. Un centre national de traitement adossé à un OMP régional et à un service d'enquête

Les données émises par les équipements de terrains sont reçues dans un centre unique de traitement à travers un réseau public ou privé (réseau RGT de la police ou réseau Rubis de la gendarmerie). C'est à l'intérieur de ce centre national que seront réalisées toutes les opérations nécessaires au traitement des amendes qu'il s'agisse de la lecture en masse des photographies numériques, de l'impression et de l'expédition de l'ensemble de documents nécessaires, de la gestion des réponses des contrevenants. Adossé à un service d'enquête et à un OMP régional, ce centre permettra de gérer 10 000 contraventions quotidiennes en 2004 et 100 000 à terme.

2.2.1.4. Une interface avec les services du trésor

Les informations relatives aux paiements ou la consignation pour les amendes émises par le CSA seront retransmises par les services du trésor, qu'il s'agisse du paiement d'une amende forfaitaire effectué auprès du CEA de Rennes ou du paiement d'une amende forfaitaire majorée effectué auprès des comptabilités amendes du trésor.

Cette interface permettra de disposer quotidiennement d'indicateur sur le fonctionnement de la chaîne, mais aussi pour le CNT de réaliser pour le compte des finances des prestations d'impression et d'expédition (AFM et certificat de consignation).

2.2.1.5. Une assistance pour les services de la justice et les OMP locaux

Les opérations du ressort des tribunaux et des OMP locaux sont essentiellement les ordonnances pénales et les citations directes. Dans tous les cas, il sera proposé au greffe une application lui permettant de disposer de tous les éléments du dossier, photo et description de l'infraction et proposant un cadre pour les documents à produire en vue du jugement.

Vu le nombre d'OMP et de tribunaux concernés, le choix retenu est celui d'une interface de type « Web » permettant pour tous les OMP et greffes d'accéder via un réseau de type Internet ou intranet à une application commune avec le CNT et interfacée avec les services du trésor.

2.2.1.6. Des formats d'échanges maîtrisés par la personne publique

Afin d'être en mesure de remettre en concurrence tout ou partie des prestations sous-traitées, toutes les interfaces externes seront décrites préalablement à la réalisation. On peut citer notamment l'interface externe des équipements de terrain pour laquelle le langage LCR (Langage de Commande des équipements de la Route) a été retenu et celles avec les outils d'impression et d'expédition. Lorsqu'il n'aura pas été possible de décrire celle-ci de manière exhaustive avant la notification de terrain, la documentation de celle-ci est demandée au titulaire et sera vérifiée lors de la réception.

2.2.1.7. Des choix techniques s'appuyant sur les standards du marché

Les titulaires des différents marchés sont libres des choix techniques internes aux solutions qu'ils proposent. Par contre l'ensemble des outils de communication, ainsi que les outils de cryptage, d'identification ou de sécurité seront choisis parmi les standards publics du marché.

2.2.2. Le traitement des amendes :

2.2.2.1. Les principes :

Les conditions de réussite du système, qui va multiplier dans des proportions importantes, reposent, on l'a vu, sur la nécessité d'une automatisation la plus complète de la chaîne de traitement. La mission s'est donc attachée, et on en a vu déjà certaines conséquences juridiques qui ont dû en être tirées, à structurer en conséquence, les conditions du traitement des constats relevés par les appareils de terrain, pour la totalité de la chaîne, en s'efforçant de tirer du système d'information à monter à cet effet, à terme, un appui informatisé y compris à des procédures aval de nature judiciaires qui ne peuvent évidemment pas être automatisées.

Les documents annexés au présent rapport illustrent le principe de ces traitements, qu'on peut résumer ainsi :

Les données de constat issues des appareils de terrain sont adressées automatiquement, avec les sécurités requises (Cf le chapitre sur la sécurité) au centre de traitement, à partir d'un groupage local, avec, au moins dans un premier temps, transfert local des données par support physique vers le système de transmission sécurisé du ministère de l'intérieur.

Elle sont ainsi transmises au centre national de traitement des amendes, qui, dans la première phase qui sera mise en place en 2003 :

- analyse les prises de vue et lit les plaques d'immatriculation par un logiciel de lecture automatique.
- pour les infractions de 5^{ème} classe, édite et envoie le dossier aux tribunaux compétents sous forme de dossier papier.
- Interroge le fichier national des immatriculations et collecte les données sur le titulaire du certificat d'immatriculation au moment de l'infraction.
- traite, par voies de communication électronique, les cas des véhicules volés et des véhicules loués
- à partir des coordonnées ainsi obtenues du propriétaire ou du locataire du véhicule (contrevenant présumé), fait éditer et fait expédier les avis de contravention correspondants.
- envoie au centre national d'encaissement des paiements et des consignations de Rennes, la liste des avis de contravention et amendes majorées traitées, et en reçoit la liste des paiements et des consignations effectués par tout moyen de paiement.
- détecte les amendes non payées dans les délais et les proposent pour majoration à l'OMP de son lieu d'implantation.
- envoie aux services compétents du Trésor de Lille et Montpellier les AFM à prendre en charge, en reçoit Trésor la liste des AFM à éditer et à envoyer, les fait éditer et expédier.
- traite les avis qui reviennent avec adresse inconnue ou avec désignation d'un autre conducteur
- traite les courriers des contestations pour en soumettre la recevabilité à l'OMP de son lieu d'implantation
- propose à cet OMP la liste et les fichiers des retraits de points à envoyer au SNPC.

La plus grande partie de ces traitements, effectués dans une première phase de fonctionnement du centre de traitement, est conduite automatiquement ; certaines phases devant, bien entendu, mais d'une manière qu'on a cherché à limiter au maximum, être conduites manuellement (Cf ci dessous, les problématiques de l'externalisation)

Cette première phase est accompagnée de la mise sur pied (Cf ci dessous) de moyens modernes de paiement à distance.

Comme on l'a dit, la phase suivante devra permettre d'offrir également des systèmes d'appui (transmission automatique de dossiers, aide à la rédaction d'ordonnances pénales...) aux responsables des phases aval judiciaires, et donc non susceptibles d'automatisation sous les mêmes formes, bien entendu.

En effet, malgré les dispositifs législatifs introduit dans notre droit pour permettre d'assurer un traitement correct de ce contentieux de masse, sans asphyxier les différents services concernés, il est utile de trouver des moyens d'alléger leurs taches °; il reste que, si les volumes à gérer par les systèmes amont (en amont de l'intervention de l'OMP) ont pu faire l'objet d'hypothèses (qui restent tout de même à vérifier par l'expérience) plus on suit la chaîne vers l'aval, plus les innovations du système rendent difficiles les prévisions.

Il conviendra donc de suivre de près les effets des premiers déploiements sur tous les services administratifs et judiciaires concernés, et de trouver des modes d'adaptation ou de régulation en cas de saturation à un point, quel qu'il soit, de la chaîne.

2.2.2.2. Une solution de secours : WinOMP

Le logiciel WinOMP développé par le Ministère de l'Intérieur fera office de système de secours pour le CSA.

Au tout début du projet, il avait été envisagé d'utiliser ce logiciel en y apportant une « couche » logicielle Web pour pouvoir traiter les 100 premiers appareils.

Cependant, il est apparu très vite que ce schéma technique ne pourrait supporter des montées en charge importantes, même au niveau du traitement des infractions en provenance des 100 premiers appareils, lesquels sont susceptibles de générer dès le départ autour de 20000 infractions.

Le système WinOMP qui « compacte » les 3 logiciels utilisés actuellement (Win-AF, GAYA et Cyclope) est actuellement en cours de validation d'aptitude dans les services de la Direction des Systèmes d'Information et de Communication.

Devrait débuter dans quelques jours, la période de validation de service régulier (VSR) qui doit durer contractuellement 3 mois, et qui verra le dispositif installé dans 3 sites (Evry, Metz et Bordeaux) pour un fonctionnement en conditions opérationnelles. Ce n'est qu'à l'issue que le Ministère de l'Intérieur pourra se prononcer sur la réception juridique définitive du logiciel ainsi développé.

Le logiciel WinOMP, dans sa configuration actuelle, très orienté vers la saisie locale des données, n'est pas en mesure de prendre en compte des paramètres comme ceux qui sont consubstantiels au système CSA tel qu'il est envisagé, c'est-à-dire, de pouvoir assurer la remontée des photos ou encore la possibilité de gestion électronique des documents afin d'éviter tous transferts papiers.

En outre, ce logiciel a été conçu pour un cadre juridique antérieur à la nouvelle loi sécurité routière dans lequel le tribunal de Police compétent est le lieu de commission de l'infraction ; or tout le CSA a été construit, lui, à partir de l'application de la future loi sécurité routière qui a clairement opté pour un jugement auprès du tribunal le plus proche du domicile du contrevenant pour des raisons de proximité.

Enfin, tout WinOMP est conçu essentiellement dans un esprit de saisie et d'importation locale des données.

Pour toute ces raisons, et compte tenu des délais impartis au programme CSA, il n'était pas possible de prendre des risques sur les délais en attendant que ce logiciel puisse être modifié pour faire fonctionner les premiers appareils mis en place par le CSA.

Cependant, moyennant les évolutions du logiciel indiquées ci-dessus, ce système pourra servir de système de secours, et notamment, il sera possible, puisqu'il s'agit d'utiliser une base Oracle, de pouvoir l'implémenter ensuite, au niveau central, grâce à toutes les informations traitées antérieurement par le CSA.

2.2.2.3. La problématique de l'externalisation

L'externalisation d'une partie de la chaîne de traitement contrôle sanction pose, bien entendu, des problèmes spécifiques, puisqu'il s'agit d'une chaîne pénale. En effet, en vertu des articles 12 et 14 du code de procédure pénale, « la Police Judiciaire est exercée sous la direction du Procureur de la République, par les Officiers, Fonctionnaires et agents désignés au présent titre et est chargée de constater les infractions à la loi pénale, d'en rassembler les preuves et d'en rechercher les auteurs, tant qu'une information n'est pas ouverte ».

Il en résulte que l'activité consistant à constater les excès de vitesse et en rechercher les auteurs, soit pour les traduire devant les tribunaux répressifs, soit pour les soumettre à une procédure de timbre-amende, constitue une activité de Police Judiciaire qui ne peut être exercée que par des personnes ayant reçu, par la loi, compétence en matière. Ce principe du code de procédure pénale veut que seuls des élus locaux, (Maires et Adjoints), des fonctionnaires et des agents publics puissent exercer un pouvoir en matière de Police Judiciaire car cela relève des compétences régaliennes de l'Etat.

L'Article 29 de ce même code prévoit cependant, une exception en faveur des gardes particuliers assermentés leur permettant de constater par procès verbaux tout délit et contravention portant atteinte aux propriétés dont ils ont la garde. De même, l'Article R-130-8 du code de la Route donne compétence aux agents du concessionnaire d'une autoroute ou d'un ouvrage public ouvert à la circulation du public et régulièrement soumis à péage pour constater, par procès verbal les refus des conducteurs de s'acquitter de ce péage (contravention de deuxième classe). Les agents en question doivent d'ailleurs préalablement avoir été agréés par le Préfet et assermentés.

Le Conseil d'Etat et le Conseil Constitutionnel pour leur part, ont rappelé dans maintes décisions le principe que « le pouvoir de Police ne se concède pas » et montré une réserve certaine quant à la possibilité de déléguer, même par voie législative ce pouvoir à un tiers.

Si ces décisions ont été rendues en matière de Police Administrative, il convient de noter que le caractère de puissance publique de la Police Judiciaire apparaît encore plus accentué en raison de ses liens étroits avec la Justice Pénale qui incontestablement ne peut que constituer une activité régalienne de l'Etat.

Par ailleurs un certain nombre d'articles du code de la route exige, en matière de consultation des fichiers, la présence d'un agent de l'Etat, fonctionnaire du Ministère de l'Intérieur, ou d'un Officier de Police Judiciaire. Il en va ainsi notamment en matière de consultation du

fichier national du permis de conduire, l'Article L-223 alinéa 7 précise « les informations relatives au nombre de points détenus par les titulaires d'un permis de conduire ne peuvent être collectés que par les autorités administratives et judiciaires qui doivent en connaître, à l'exclusion des employeurs, assureurs et toute autre personne physique ou morale ». Toute infraction aux dispositions est punie des peines prévues à l'Article 226-21 du Code Pénal. La divulgation des mêmes informations à des tiers non autorisés est punie des peines prévues à l'Article 226-22 du Code Pénal.

Par ailleurs, les articles L-330 alinéa 1 et L-330 alinéa 2, qui portent sur l'enregistrement et la communication des informations relatives à la circulation des véhicules, indiquent que « Il est procédé, dans les services de l'Etat et sous l'autorité et le contrôle du Ministre de l'Intérieur, à l'enregistrement de toutes informations concernant les pièces administratives exigées pour la circulation des véhicules ou affectant la disponibilité de ceux-ci », et que « ces informations à l'exception de celles relatives au gage constitué sur le véhicule à moteur et aux oppositions au transfert du certificat d'immatriculation, sont communiquées sur leur demande :

- aux Officiers de Police Judiciaire,
- aux Officiers ou agents de Police Judiciaire dans l'exercice des missions définies à l'Article 14 du Code de Procédures Pénales
- aux fonctionnaires habilités à constater les infractions au présent code aux seules fins de présenter les auteurs de ces infractions
- aux Préfets pour l'exercice de leurs compétences en matière de circulation de véhicules
- aux services du Ministre de l'Intérieur, du Ministre de la Défense, et du Ministre chargé de l'Industrie et du Ministre chargé des Transports pour exercice de leurs compétences. »

Ces informations doivent donc être réservées aux seuls personnels désignés par la loi.

En fonction de ces éléments jurisprudentiels, il convient de préciser les parties susceptibles de faire l'objet d'une externalisation.

Compte tenu de la position du Conseil d'Etat et du Conseil Constitutionnel reconnaissant l'existence de services publics à valeur constitutionnelle (Conseil d'Etat avis du 13 novembre 1986 et Conseil Constitutionnel décision n°86-207 des 25 et 26 juin 1986 privatisations) ces deux instances ont également reconnu que les missions non régaliennes pouvaient faire l'objet d'une privatisation.

C'est ainsi, par exemple, que dans les prisons, les services de cantine, de nettoyage et autres tâches n'étant pas considérées comme des tâches régaliennes peuvent faire l'objet d'une externalisation. Il en va de même concernant la chaîne de contrôle sanction.

Tout d'abord la fabrication, l'installation (dans des sites évidemment choisis par l'administration) des appareils homologués, leur maintenance, (les décisions sur le fonctionnement, durée, paramètres etc.. étant là aussi du domaine des pouvoirs publics) la transmission des données, leur traitement pour tout ce qui concerne l'aide à la décision des agents verbalisateurs, ainsi que toutes les tâches visant à effectuer des mailing par lots de plusieurs milliers peuvent être externalisés. Sachant que doivent être réservées à des agents de l'Etat de manière impérative les tâches énumérées par la loi et notamment dans le code de la Route, c'est-à-dire, la consultation des fichiers du fichier national d'immatriculation, des véhicules (FNI) ainsi que celui du service national du permis de conduire (SNPC).

Par ailleurs, les tâches décisionnelles relevant de la future loi sur la violence routière font intervenir, de manière impérative, un Officier du Ministère Public, qui est un fonctionnaire de Police, et également un Officier de Police Judiciaire pour la constatation de l'infraction.

Tâches spécifiquement régaliennes :

Les personnels de l'administration nécessaires découlant du respect des dispositions légales sont les suivants :

- un Officier de Police Judiciaire dit « enquêteur » puisque selon le nouveau texte de loi sur la violence routière, c'est lui qui va pouvoir constater l'infraction dans un lieu centralisé après décryptage et lecture automatique des photos arrivées au Centre National de Traitement
- un Officier du Ministère Public, dit « régional », qui sera placé sous l'autorité du Procureur Général et du Procureur de la juridiction concernée, mais qui pourra s'aider d'une préparation automatisée par un certain nombre d'opérations, d'actes qui relèvent de la compétence d'un OMP, et notamment pour la recevabilité des requêtes des contrevenants qui comporte la vérification de l'existence de pièces précises, qui peut être automatisée, ou la signature par la voie électronique les bordereaux d'amendes forfaitaires majorées.
- un agent du Ministère de l'Intérieur responsable de la supervision des opérations d'interrogations du Fichier National des Immatriculations après lecture par OCR (lecture optique) du numéro de plaque.

L'envoi des retraits de points ne fait pas au sens exact du terme, appel à une connexion avec le fichier national du permis de conduire. Il s'agit de l'envoi de l'information qui va permettre au centre du service national du permis de conduire, à la fois de retirer les points du contrevenant sur le fichier et de l'en informer selon la procédure habituelle. Cependant, pour plus de sécurité juridique, cette opération peut être effectuée par l'Officier du Ministère Public Régional.

Il s'agit donc **a minima de 3 personnes**.

Si l'on suppose que chacune de ces personnes sera suffisante pour assurer la charge qui la concernera (ce qui supposera un suivi précis du fonctionnement du centre au moment de la mise en charge initiale, pour parer aux éventuelles adaptations nécessaires), il faut néanmoins, compte tenu de l'indisponibilité prévisible de ces personnels pour congés annuels, maladie, ARTT ou autres, il faudrait que ces effectifs soient au minimum doublés. Il s'agirait là donc d'un effectif minimal de **6 personnes** nécessaires pour faire fonctionner ce centre dès le début de son fonctionnement.

Tâches effectuées sous le contrôle et la surveillance d'un OPJ :

- Lecture visuelle des plaques non lues par l'OCR :

Ensuite, devront être effectuées des tâches de lecture des plaques qui n'auront pas pu être lues par l'appareil de lecture optique OCR, soit 80 à 90 % en l'état des techniques actuelles.

Le volume de traitement de ces données sera variable, selon notamment les pourcentages de lecture réussis par les OCR.

Il semblerait que **le minimum soit de 4 personnes et le maximum de 10 personnes** pour procéder à ces lectures, tout au moins dans une première phase, notamment lors de la qualification du système.

Lors de la mise en place des premiers 100 appareils, a priori, 4 personnes suffiront et il conviendra ensuite de s'ajuster à la progression. Mais tout cela va nécessiter un suivi précis, mais aussi des réflexions complémentaires pour préciser les marches à suivre dans les différents cas de rejets.

- Autres tâches :

Parmi ces autres tâches figurent :

- le traitement des retours d'adresses erronées (NPAI : n'habite pas à l'adresse indiquée)
- opérations de scannérisation des demandes d'exonération et des réclamations
- traitement des véhicules étrangers

L'ensemble de ces tâches pourrait se réaliser **en première analyse**, qui **demande à être confortée** par la suite des réflexions sur l'externalisation menée avec la chancellerie, et surtout à travers l'expérience lors de la montée en puissance initiale du dispositif avec :

- 6 personnes dès le début de la mise en place de la première phase des 100 premiers appareils.
- Pour la suite, un nombre de personnes qu'il est difficile d'évaluer dès à présent, qui a fait l'objet d'hypothèses dans les évaluations budgétaires, mais qui sera à préciser, notamment à travers l'examen précis des conditions de la montée en puissance du système par un suivi qui devra être opérationnel dès la mise en service effectif des premiers dispositifs.

Tâches relevant de l'emploi de personnels privés :

En ce qui concerne le personnel affecté par le groupement qui aura obtenu le marché, il n'est pas nécessaire, pour effectuer notamment les tâches de mailing ou d'alerte en ce qui concerne la maintenance, qu'il s'agisse de personnels de l'administration ou d'OPJ. Il appartiendra à la société qui obtiendra le marché de dimensionner les personnels en fonction des tâches ainsi effectuées, car le marché visera à obtenir une prestation globale et non pas un nombre de personnes.

2.2.2.4. Des réflexions à poursuivre et un suivi à mettre en place du fonctionnement initial

Les réflexions sur les limites de l'externalisation sont à poursuivre, en liaison avec la chancellerie, même si des premières conclusions, reprises ci-dessus, ont pu d'ores et déjà être intégrées à l'appel d'offre de la première phase du centre de traitement.

De même, le dimensionnement des ressources non externalisables, estimé en fonction des éléments de réflexions de la mission pour la première phase de déploiement, devra être affiné en s'appuyant notamment sur un suivi précis de l'expérience des premiers mois de fonctionnement du système.

D'une manière générale, l'incertitude sur les volumes de traitement, qui croît du reste au fur et à mesure qu'on pénètre vers l'aval de la chaîne, impose ce suivi précis à toutes les étapes de la chaîne, de manière à assurer la nécessaire régulation (le cas échéant, par des décisions sur la durée d'utilisation des appareils de terrain) en liaison avec les responsables locaux, si des risques de saturation de tel ou tel service, par exemple judiciaire, apparaissent.

2.2.3. Le recouvrement des amendes

L'objectif du trésor Public est de mettre en place un dispositif de recouvrement à la fois fluide et automatisé, de manière à éviter les risques d'obstruction de la chaîne de traitement et suffisamment clair et accessible pour les contrevenants. Les travaux menés au sein de la Mission ont permis de déterminer l'organisation du circuit de recouvrement, les règles de gestion des paiements et de traitement de l'information. Le développement qui suit ne reprend que les points les plus importants du dispositif prévu et du calendrier de mise en œuvre.

La montée en charge du dispositif de recouvrement des amendes s'effectuera en deux temps.

- En première phase les capacités du centre d'encaissement des amendes de Rennes seront augmentées afin d'absorber dès le début 2004 le volume d'amendes forfaitaires supplémentaires consécutives à l'installation des premiers appareils courant 2004. Une ligne de traitement spécifique sera mise en place tenant compte des règles de gestion des amendes forfaitaires arrêtées dans le cadre des travaux de la mission interministérielle, notamment en ce qui concerne la consignation. Les attestations de consignation seront délivrées par le centre national de traitement.

- Le traitement des amendes forfaitaires majorées sera également adapté en fonction de ces nouvelles règles de gestion. L'édition et l'envoi avec AR de ces amendes seront assurés par le centre national de traitement à partir des fichiers d'édition constitués par les départements informatiques du trésor de Lille et Montpellier. Les amendes forfaitaires majorées seront prises en charge par les trésoreries-amendes du département de résidence du contrevenant qui délivreront les attestations de consignation.

- Un dispositif de paiement à distance sera intégré dès la phase 1. Il permettra, à partir de la mise en ligne des amendes forfaitaires dans un délai très bref (j+2), le règlement par carte bancaire via Internet ou par téléphone sur un serveur vocal. Ce dispositif pourra être étendu à l'ensemble des amendes forfaitaires actuellement traitées par le CEA de Rennes, mais sans mise en ligne préalable.
- Le Trésor Public transmettra au Centre national de traitement les informations nécessaires au traitement des amendes et des réclamations.
- La gestion des NPAI constitue un point sensible. Le taux d'adresses erronées figurant au FNI est en effet évalué à environ 25 à 30 % (ce niveau étant, certes, contesté par certains). En vue d'éviter une asphyxie du système global, il est souhaitable que, dès la phase 1, un dispositif de croisement avec les logiciels de la Poste, préalable à l'envoi des amendes forfaitaires majorées, soit prévu. Ce dispositif pourrait au demeurant permettre de fiabiliser le FNI.
- En seconde phase, un nouveau centre d'encaissement, dont l'ouverture est prévue à Rennes fin 2004, pourrait permettre d'absorber les volumes prévus en rythme de croisière.

2.2.4. En quoi le système diffère des systèmes actuellement en service dans d'autres pays

2.2.4.1. Le choix du numérique :

Parmi les systèmes de contrôle sanction existants les plus automatisés couramment cités, on évoque la Grande Bretagne, les Pays Bas, les Etats Unis et l'Australie.

Cependant, la plupart de ces systèmes ne sont pas réellement automatisés car ils conservent beaucoup de procédures effectuées manuellement même s'il s'agit de procédés techniques qui visent à une certaine simplification et un allègement des tâches manuelles.

En effet, beaucoup de ces systèmes sont fondés sur des photographies argentiques. C'est le cas pour la Grande Bretagne.

C'est le cas également en Hollande pour 95% des appareils actuellement installés. Seule l'expérience actuellement menée autour des vitesses moyennes dans la région de Rotterdam a permis une forte automatisation, grâce à un système de caméras installées sur des voies rapides et à des lecteurs optiques installés sur les PC au bord de ces voies. Ce dispositif a permis d'aller plus avant vers l'intégration et la récupération des données de manière automatique, sachant qu'elles sont en tout état de cause lues ensuite au niveau des services de Police par des opérateurs qui vérifient les données.

Aux Etats Unis, il s'agit là aussi d'appareils argentiques installés dans la plupart des Etats. Or, ce support introduit une « coupure » du circuit automatique puisqu'il est indispensable au bout d'environ 400 photos d'aller récupérer les rouleaux de photos afin de les développer, et ensuite de faire lire à l'écran les numéros de plaques minéralogiques grâce à des opérateurs dédiés à cette tâche.

Il est à noter que des dispositifs utilisant la photographie argentique existe également en France, mais ne s'est pas développé dans le sens d'une utilisation massive du fait de la lourdeur de ce traitement, non entièrement automatisable.

Le système qui est proposé repose, lui, entièrement sur **le numérique**.

En effet, il existe actuellement, grâce aux nouvelles technologies, des systèmes de scellement électronique par des moyens cryptographiques permettant de garantir l'intégrité des données transmises sur la base de photos numériques.

Le numérique permet la continuité du réseau entre l'appareil de prise de vue et la transmission au centre chargé de l'interrogation. Par ailleurs, il repose sur une reconnaissance du numéro de la plaque avec une certitude très forte grâce à des procédures de cohérence informatiques permettant de faire lire la photo par un, voire plusieurs, lecteurs optiques reposant sur des technologies différentes, et d'envoyer les données automatiquement en interrogation du fichier national des immatriculations.

Le retour de l'adresse et des éléments d'identité du propriétaire du véhicule sont également automatiquement retranscrits sur l'avis de contravention qui est « préformaté » et qui comporte déjà la remontée des données concernant les éléments de l'infraction. Ce système ne comporte aucun « coupe-circuit », il est intégralement automatisé et ne nécessite qu'une surveillance, au niveau de celui qui interroge le fichier national d'immatriculations et de l'OPJ, dit « enquêteur », dont la signature est apposée sur l'avis de contravention.

2.2.4.2. Un système d'information complet :

Actuellement, le circuit de l'amende est resté très manuel et, par ailleurs, comporte le recours à différents logiciels successifs sous forme de disquettes ou CDROMs (4 actuellement) sur l'ensemble du circuit que doit suivre le traitement de cette infraction depuis la constatation jusqu'au jugement voire ensuite, en phase ultime pour le retrait des points.

En effet, actuellement, cette amende subit souvent plusieurs saisies, d'abord une réécriture pour être intégrée dans le logiciel « Win-AF ». Les amendes, y compris celles actuellement constatées par les Polices Municipales, sont reprises dans ce logiciel et donc réécrites puisque l'on doit passer de l'écriture manuelle du procès verbal à une écriture sur écran PC.

La deuxième phase pour l'OMP consiste à reprendre ces mêmes données de « Win-AF » pour les introduire dans le logiciel « Gaya » qui permet de communiquer avec le Ministère des Finances. Ensuite, elles sont encore reprises dans « Cyclope », logiciel qui permet de communiquer avec le Ministère de la Justice. Et enfin, le logiciel « Minos » est, lui, entièrement dédié aux services du Ministère de la Justice pour ses propres besoins mais il comporte des interfaces avec « Cyclope ».

L'arrivée d'un nouveau logiciel, mis en place par le Ministère de l'Intérieur, appelé « WinOMP », a pour but de faciliter la tâche des OMP puisqu'il comportera les fonctions de

« Win-AF », de « Gaya » et de « Cyclope ». Cependant, il reste le logiciel Minos du Ministère de la Justice qui existe aussi sous forme de CDrom.

- L'originalité du système proposé est de constituer un système d'information complet, c'est-à-dire que chacun fonctionne **en réseau** avec tous les autres services même si pour certaines fonctions, seuls ceux qui doivent y avoir accès, notamment les juges, pourront y avoir accès grâce à un système d'occultation tel qu'il fonctionne déjà entre les personnels administratifs du Ministère de l'Intérieur, et les personnels de Police qui, eux, sont Officiers de Police Judiciaires, et qui à ce titre peuvent avoir accès aux fichiers de Police tel que le fichier des véhicules volés (FVV).

Ce fonctionnement en réseau permet de ne pas recopier les données à chaque stade de la procédure. Aussi, les données concernant l'identité de la personne, son adresse et le type d'infraction, peuvent venir s'afficher automatiquement à chaque stade de la procédure sur les dossiers correspondant, par exemple celui de l'OMP et celui du greffier.

Il s'agira là d'une procédure extrêmement économe en heures fonctionnaires et elle préservera toute possibilité pour l'OMP de formuler sa réquisition ou pour le juge d'inscrire sa décision puisque ces tâches automatisées initiales, ne sont que des tâches matérielles d'implémentation.

Cette procédure présente aussi un autre avantage majeur qui est celui de constituer un dossier entièrement informatisé, grâce à l'utilisation des techniques de gestion électroniques de documents (GED), où, à chaque stade de l'infraction, chaque nouvelle opération vient apporter un élément nouveau inscrit dans le fichier informatique. Ainsi, par exemple, si la personne paie ou consigne, les agents du Ministère des Finances feront savoir, par l'envoi d'une information électronique automatique, que cette procédure a été effectuée.

Ce système en réseau est très différent de l'info-centre qui fonctionne actuellement entre le centre d'encaissement des amendes de Rennes et la Préfecture de Police de Paris. En effet, dans ce dernier cas, ce sont les agents de la Préfecture de Police qui, avant d'expédier une amende forfaitaire majorée, viennent vérifier dans l'info-centre du Ministère des Finances si l'amende forfaitaire n'aurait pas été payée entre temps.

Or, le procédé utilisé par le CSA va, dès qu'un paiement a été effectué, informer automatiquement l'OMP de ce paiement. Il s'agit de procédures qui n'existent pas à l'heure actuelle avec les services de Police (hors Préfecture de Police de Paris) qui ne savent donc pas lorsqu'ils éditent l'amende forfaitaire majorée si l'amende forfaitaire a été payée. Les gendarmes, eux, ont la possibilité de consulter préalablement leur base de données nationale de Rosny/s/bois.

Il s'agit donc d'une procédure qui apporte une amélioration substantielle pour l'usager puisqu'il pourrait être très préjudiciable pour le contrevenant de recevoir une amende forfaitaire majorée alors qu'il a payé son amende forfaitaire quelques jours avant.

- Le dossier informatique permet ainsi de supprimer tout envoi de papier. Ainsi, chaque service recevra l'information selon laquelle il doit traiter tel ou tel dossier ; ce sera le cas notamment pour les OMP du tribunal de Police du domicile du contrevenant qui recevront directement l'information selon laquelle leur est attribuée telle affaire à présenter au Juge d'Instance ou au Juge de proximité.

Ils pourront imprimer les photos ainsi que les éléments d'infraction qui sont liés à ces photos et disposer aussi de l'ensemble des données informatiques concernant ce dossier grâce à un numéro unique de dossier, couplé à un code barre qui permettra de retrouver instantanément l'ensemble des éléments de l'affaire, y compris les éléments financiers.

Ce fonctionnement en réseau sera intégral et ne perturbera pas les habitudes des services qui opèrent sur les logiciels, notamment « Gaya », « Cyclope » et « Minos » puisque seront utilisées les mêmes « fenêtres » et les mêmes fonctionnalités que les logiciels existant actuellement. Seuls changeront les modes techniques d'envoi des données et de récupération des données.

- Ce système en réseau permet d'avoir une mémorisation complète et donc une « traçabilité » totale sur l'infraction permettant ainsi d'indiquer par exemple combien d'excès de vitesse ont été réalisés dans tel ou tel département, et sur quelle voie au plan national à la fin d'une journée. Cet élément d'information sera précieux pour le Ministre de l'Équipement, chargé de la définition de la politique de sécurité routière et les Préfets chargés, eux, des plans départementaux de sécurité routière, puisqu'ils auront une vision complète de tout ce qui a été recensé en termes par le système du contrôle sanction automatique.

Quant aux Juges, lors du jugement, et à l'OMP, pour les réquisitions, ils pourront bénéficier, si cette fonctionnalité peut être introduite compte tenu des contraintes qui pèsent sur les fichiers nominatifs et leur conservation, de tous les éléments constituant l'historique des personnes ayant commis des infractions constatées par ce contrôle sanction automatisé. Il sera ainsi possible de savoir instantanément s'il existe des blocages dans le système et à quel niveau. Aussi, il ne sera plus nécessaire d'avoir recours à une mission interministérielle composée de plusieurs inspections générales, comme ce fut le cas en 2001, pour connaître les éléments de dysfonctionnement du système de retrait des points. Il sera possible à tout moment de repérer les problèmes techniques ou organisationnels qui affecteraient le traitement de cette chaîne.

2.3. Des sites à choisir

Bien entendu, les appareils sont à installer sur des sites dont le choix doit faire l'objet d'examen attentifs.

Le choix des installations de contrôle sanction automatisé a été fait essentiellement à partir des critères d'accidentologie. Les sites sélectionnés sont, d'une part, des sites sur lesquels les taux d'accidents sont particulièrement élevés et, d'autre part, des sites ou ouvrages à risques particuliers (notamment les tunnels).

Le recensement des sites d'implantation des matériels a fait l'objet d'une note circulaire envoyée à tous les préfets le 26 février 2003 par la Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière (voir circulaire du 26 février 2003).

Il était demandé aux préfets d'établir en concertation avec tous les services locaux concernés (forces de l'ordre, équipement, sociétés concessionnaires d'autoroutes, collectivités locales) une liste des sites à équiper par ordre de priorité, sur l'ensemble des réseaux routiers de leur département.

Parallèlement, la DGPN a fait un recensement des sites prioritaires à partir des remontées d'informations fournies par les Directions Départementales de Sécurité Publique.

Les choix définitifs ont été décidés sur une synthèse de ces différentes propositions, après que les Procureurs de la République et Procureurs Généraux des départements concernés aient eu

connaissance des propositions et aient été mis en situation de pouvoir faire part de leurs éventuelles observations.

2.3.1. Les 100 premières installations

Les 100 premiers appareils ont été répartis sur une trentaine de départements, pour des raisons pratiques. 70 appareils sont fixes (intégrés dans l'infrastructure) et 30 sont mobiles (embarqués dans des véhicules de police et de gendarmerie). Les matériels mobiles (15 en zone gendarmerie et 15 en zone police) ont été affectés dans des départements où les réseaux secondaires sont particulièrement accidentogènes.

En ce qui concerne les sociétés d'autoroutes, le président de l'Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes a proposé de fournir éléments d'analyses des sites où il serait opportun d'installer des systèmes de contrôle automatisé sur les différents réseaux concédés (ces sociétés en assurent bien entendu le financement). Ces propositions seront discutées avec les préfets compétents territorialement et intégrées dans les plans de contrôle. D'ores et déjà, 3 sites sont prévus, un sur le réseau COFIROUTE (A10 dans la Vienne), un sur le réseau ESCOTA (contournement de Nice), et un sur le réseau SANEF dans la Somme. Ces sites sont intégrés à la liste des 100 premières installations.

Dans cette liste, figurent également 2 sites sur lesquels seront installés des systèmes de contrôle sanction automatisé aux feux tricolores, l'un à Toulouse, l'autre à Montpellier. Ces opérations sont menées en collaboration avec les municipalités. Compte tenu de leur état d'avancement, qui permet de dire qu'elles seront en état de fonctionner avant la fin de l'année 2003, la Mission propose de les inscrire sur la liste des 100 premières installations, même si elles font figure d'exception par rapport aux systèmes de contrôle de vitesse.

La région Rhône-Alpes, de manière générale, et les départements de la Savoie et de la Haute-Savoie en particulier, bénéficient d'un nombre d'installations relativement important, en raison, d'une part, de la forte implication des équipes locales dès le démarrage des expérimentations, et d'autre part, du grand nombre de tunnels dans cette région. A ce titre, les premières expérimentations sur le contrôle des interdistances auront lieu dans ces 2 départements.

Départements	Sites	Postes existants			Postes Nouveaux		
		Fixes	Mobiles		Fixes	Mobiles	
			GN	PN		GN	PN
Alpes-Maritimes (06)					3		1
Bouches-du- Rhône (13)					1	2	
Calvados (14)					2		1
Charente (16)					2		
Charente-Maritimes (17)					2		1
Doubs (25)					2		1
Drome (26)					3		1
Eure (27)						1	
Haute Garonne (31)	Toulouse				1		
Gers (32)			1				
Gironde(33)	Bordeaux (Pont d'Aquitaine)				2	2	
Hérault (34)					2	2	
Ille-et-Vilaine (35)					2		
Isère (38)						2	
Landes (40)					2		
Loire (42)	Saint-Etienne	1					1
Loire Atlantique (44)						2	
Maine-et-Loire (49)	Angers	1			1		1
Moselle (57)	A31	4					
Nord (59)	Lille	4					1
Oise (60)						2	
Pas-de-Calais (62)					2		1
Pyrénées-Atlantiques (64)					1	1	1
Bas-Rhin (67)	Strasbourg				2		1
Rhône (69)	Lyon				8		
Saône et Loire (71)					2		
Savoie (73)	Chambéry		1	1	7		
	Tunnel du Fréjus	1					
Haute-Savoie (74)	Annecy	4					
	Tunnel du Mont-Blanc	10					
Paris (75)					8		
Seine-et-Marne (77)					2		1
Yvelines (78)	A12	2	1	1	2		
Somme (80)					2		
Vienne (86)					2	1	1
Hauts-de-Seine (92)					3		
Seine St Denis (93)					1		1
Val-de-Marne (94)					3		1
TOTAL		27	3	2	70	15	15

2.3.2. Les 1000 appareils à installer d'ici fin juin 2005

Une analyse en cours, menée par la Mission, avec l'appui précieux des services de la DSCR, porte sur les 500 appareils à installer d'ici fin 2004. Pour les 500 appareils à installer en 2005, une mise à jour des propositions sera demandée aux préfets au début de l'année 2004.

Au 26 mai, 39 départements ont pu faire l'objet d'un premier traitement statistique représentant 460 propositions pour 560 dispositifs (une proposition pouvant inclure plusieurs dispositifs dans le cas d'un itinéraire). L'analyse des autres départements est en cours.

Ces 460 propositions sont réparties de la façon suivante :

- 57 % sur le réseau routier national (pour 24 % des tués)
- 8 % sur le réseau routier national concédé (6 % des tués)
- 28 % sur les routes départementales (54 % des tués)
- 7 % sur les voies communales (pour 16 % des tués)

La sur-représentation du réseau RN n'est pas choquante dans la mesure il s'agit du réseau sur lequel la concentration d'accident est la plus importante, même s'il ne représente que 24 % des tués du fait d'une longueur de réseau limité à 30 000 km. C'est bien sur ce réseau que l'efficacité du contrôle automatisé sur le bilan accidentologique sera optimal.

Les implantations proposées se localisent en rase campagne pour 58%, (pour 61 % des tués hors autoroutes) en sites urbains pour 24% et en site péri-urbain pour 17%. Concernant le type de voiries 17% des sites sont sur autoroutes (concédées ou non), 20% sur voies rapides urbaines, et 63% sur routes bidirectionnelles (2 ou 3 voies). La forte représentation des autoroutes et voies rapides urbaines, moins accidentogènes que les routes bidirectionnelles, est liée, certes, à la facilité d'y implanter des dispositifs de contrôle automatisé : proximité des réseaux de transmission, accès difficile donc moindre risque de vandalisme, mais aussi à l'importance de la circulation et au niveau élevé des vitesses moyennes pratiquées qui conduisent à espérer un effet très important de l'implantation de systèmes automatisés.

Quant à la nature des dispositifs, ils se répartissent de la façon suivante :

- le contrôle de vitesse : 94% des dispositifs sollicités (dont 12 % associés, dans l'expression de la demande, à un autre dispositif : interdistance, franchissement de feux ou de passage à niveau),
- 6% pour le franchissement des feux.

L'accidentologie des sites a bien été placée au premier rang des préoccupations des préfets, comme le demandait la circulaire. L'accidentologie des 460 propositions analysées, sur la période 1997-2001, fait apparaître 9 400 accidents corporels entraînant 1 250 tués, 2 850 blessés graves et 10 500 blessés légers.

Une extrapolation aux mille sites donne les chiffres de 16 700 accidents corporels entraînant 2 240 tués, 5 100 blessés graves et 18 900 blessés légers, sur 5 ans.

L'une des questions qui doit faire l'objet d'un examen plus précis et d'une décision au delà des simples hypothèses qui avaient été envisagées sans être validées, porte sur la proportion

d'appareils "mobiles" à intégrer dans ce déploiement. Le chiffre de 100 pour la gendarmerie (un par département) et une quarantaine pour la police avait circulé, mais sans faire l'objet ni d'analyse approfondie, et encore moins de validation. La DGGN estime qu'un nombre bien plus significatif d'appareils mobiles devrait figurer parmi les 1000 appareils qui seront mis en place au cours de la période 2004-2005. Elle avance d'une part des raisons économiques sur le coût des appareils, qui restent à vérifier, mais aussi des raisons liées à la nature même du réseau dont elle a la charge, qui, s'il est moins circulé, est générateur, à la fois à proportion du trafic, et en valeur absolue, de plus d'accidents et de victimes, et où les appareils fixes sont évidemment moins adaptés, et **propose que 300 appareils mobiles soient réservés à la seule gendarmerie**, en faisant l'hypothèse (qui reste à vérifier, et notamment en examinant la possibilité technique de reconvertir au numérique à moindre coût des radars mobile aujourd'hui couplés à des appareils argentiques) que compte tenu du coût moindre de ces appareils, cela n'entraînerait à coût constant qu'une diminution de 150 appareils fixes seulement.

2.3.3. Perspectives et propositions pour la poursuite des travaux :

L'hypothèse initiale était de considérer l'accidentologie comme le critère prépondérant et politiquement porteur. Les réponses formulées semblent confirmer la pertinence de cette hypothèse, même si l'analyse des propositions est encore partielle et incomplète.

Toutefois, l'ensemble des propositions doit être examiné de façon détaillée afin de détecter certains paramètres défavorables qui risqueraient d'entraîner un échec de l'opération :

- sensibilité au risque de vandalisme (souvent cité par les services),
- dispositif trop « voyant », impossible à cacher dans les cas où cette discrétion est souhaitable, voire constituant en lui-même un obstacle latéral difficile à protéger,
- dispositif trop isolé,
- pertinence de la signalisation et de la réglementation au regard des caractéristiques de la route,
- commodité d'accès pour la maintenance etc...

La circulaire suggérait l'implantation de dispositifs de contrôle-sanction automatisé le long d'itinéraires, c'est-à-dire à intervalle de distance relativement rapproché sur un même axe, de façon à assurer la maîtrise des vitesses de façon homogène sur l'itinéraire, et non seulement ponctuellement, car tel est le risque avec des équipements de contrôle isolés. En outre, le contrôle par itinéraire serait mieux compris par l'utilisateur (les contrôles ponctuels peuvent donner le sentiment de « piège »).

Certains départements ont bien proposé d'équiper des axes selon ce principe, mais ils sont peu nombreux, et la grande majorité des propositions correspond à des équipements ponctuels.

On peut le regretter, mais il ne faut pas perdre de vue que le nombre de sites à équiper reste limité (1000 sites soit en moyenne 10 par département), et dans ces conditions, on peut comprendre que les préfets aient préféré proposer les zones d'accumulation d'accident, pour lesquelles l'efficacité du dispositif (en terme de gain sur le bilan des accidents) sera optimal.

Par contre, dans l'hypothèse où l'équipement du réseau serait poursuivi au delà des 1000 sites, à l'instar de ce qui existe dans certains pays (7000 sites en Grande-Bretagne), il faudra orienter le déploiement de façon beaucoup plus nette sur le traitement d'itinéraires.

Une autre possibilité, pour le traitement d'itinéraires, encore bien plus intéressante, serait de développer **des systèmes de contrôle de la vitesse moyenne**, a priori particulièrement adapté aux itinéraires autoroutiers thème sur lequel, aux plans juridique et technique notamment, la mission devra se pencher dans l'avenir.

Les services départementaux, on l'a dit, ont effectué un travail approfondi pour faire les propositions, mais chaque département l'a fait de façon indépendante, certains proposant de préférence tel type de dispositif, d'autres départements tel autre, etc...: aussi, la cohérence des propositions, d'un département à l'autre, devra être examinée, et notamment aux frontières. (Par exemple, si un département propose du contrôle par itinéraire sur un axe, il faut s'assurer que le département voisin propose la même chose sur le même axe).

Il paraît utile de procéder rapidement à un travail de cartographie des propositions, pour s'assurer de l'homogénéité et de la cohérence des propositions. La cartographie permettra également de visualiser le traitement par itinéraires sur les axes les plus accidentogènes.

Il est aussi nécessaire de croiser les propositions des services avec les indicateurs d'accidentologie locale (IAL) de l'ONISR, de façon à équiper davantage les régions ou départements présentant des bilans accidentologiques défavorables.

Enfin, on l'a dit, la proportion d'**appareils mobiles** dans ce déploiement massif des deux prochaines années, reste à définir.

2.4. Des prestataires à mobiliser

La préparation des consultations nécessaires pour la recherche des prestataires indispensables pour monter et faire fonctionner le dispositif, a été l'un des champs les plus intenses d'implication de l'équipe permanente et de ses appuis extérieurs.

2.4.1. Les premiers cents appareils

2.4.1.1. Les appareils de constat

La préparation de la consultation en vue d'un premier marché pour cent appareils de terrain a, pendant les mois de mars et d'avril, mobilisé une grande partie du travail de l'équipe permanente de ses appuis extérieurs, principalement le CETE de l'Est et le bureau d'études et de conseils STELAU.

Ce travail a été mené à bien dans des conditions très difficiles, qui ne permettent pas d'exclure totalement tout risque, malgré l'intensité de l'engagement des membres de l'équipe. L'appel d'offre a été lancé à travers une publication adressée le mercredi 30 avril aux organes officiels de publication, Français et Européen, et des candidats sont venus demander des

dossiers à partir du lundi 5 mai. L'appel d'offre a été lancé sous la forme ouverte, pourtant peu adaptée à des prestations spécialisées de cette nature, pour des raisons de délais essentiellement, car c'était la seule façon de rendre effectivement réalisable le premier déploiement avant la fin de l'année.

La consultation porte sur une commande de 70 à 90 appareils fixes et 15 à 20 centres de supervision et de paramétrage.

Les travaux sur les conditions d'homologation ont conduit à introduire une première phase d'installation provisoire pendant laquelle les dispositifs de commande à distance peuvent ne pas être installés ; cette mesure a dû être prise, malgré ses inconvénients, dans la mesure où aucun dispositif n'est encore homologué avec ce type de commandes, pourtant indispensables dans la perspective d'un déploiement massif. Le risque d'appel d'offre infructueux a conduit à choisir de donner un délai supplémentaire aux candidats pour l'installation de cette fonctionnalité qui demande un complément d'homologation, certes léger, mais indispensable.

La date prévue pour la remise des offres est le 20 juin.

L'ambition d'un examen des offres en huit jours, que la mission s'est fixée, est particulièrement exigeante s'agissant de dispositifs dont personne n'a d'expérience préalable, et d'un marché dont les prescriptions ont du faire appel à des spécifications complexes sur des cas particuliers, ce qui ne facilitera pas le jugement des offres. Elle suppose d'une part une réunion de la commission d'ouverture des plis dès le premier jour ouvrable suivant, et une organisation particulièrement fine des modalités d'examen, qui vont requérir des analyses ou prises de position simultanées de nombreux partenaires : les membres de l'équipe permanente de la mission, et les services de la PRM bien sûr, le CETE de l'Est au plan de l'analyse technique, mais aussi les services de la métrologie, et également les représentants des services utilisateurs. La mission s'attache donc à organiser, la répartition des fonctions d'analyse, les réunions de synthèse, et la disponibilité des intervenants pour d'éventuelles réunions téléphoniques complémentaires aux réunions planifiées.

Les appareils mobiles sont, selon les cas, commandés ou en cours de commande, parallèlement par la police et la gendarmerie.

2.4.1.2. La première phase du centre de traitement

L'option a été prise de rajouter, au delà de la seule partie de la chaîne prévue initialement dans une première phase qui couvre l'envoi des avis de contravention et la gestion des paiements spontanés, l'ensemble des fonctions décrites ci dessus pour cette première étape, c'est-à-dire, pratiquement toutes les fonctions directement liées au centre de traitement lui même, ou à la préparation purement administrative des actes de l'OMP de son lieu d'implantation. Il s'agissait là des conséquences d'une préoccupation constante de la mission, de ne pas alourdir le travail des services impliqués, et limiter, même dans un premier temps, aux étapes initiales de la chaîne, la prise en charge du traitement, revenait de fait, soit à abandonner le traitement de tous les incidents (les personnes n'habitant pas à l'adresse indiquée, les réclamations ...), ce qui n'était pas admissible, soit à les renvoyer pour traitement traditionnel aux services locaux, ce qui risquait de les asphyxier rapidement.

C'est donc sur ces bases, arbitrées lors d'une réunion le 22 mai, que s'est finalisé le montage du dossier de consultation. Comme pour les équipements de terrain, les délais très limités ont conduit d'une part à prendre l'option d'un appel d'offre ouvert, et d'autre part à travailler dans des conditions difficiles qui, malgré l'engagement très fort des permanents de la mission et de son consultant STELAU, et l'appui mobilisé de conseils d'experts du CGPC, et de la DSCR en matière de marchés publics, ne peut exclure tous les risques.

L'avis de lancement de la procédure a été envoyé le 30 mai aux organes de publication, après le lancement d'un avis de préinformation qui avait déjà suscité des questions de la part de deux entreprises.

La date limite de dépôt des offres est fixée au 22 Juillet.

2.4.2. Le déploiement dans sa phase complète des premières années

La mission a, comme il a été dit, élaboré un projet de dossier provisoire de consultation (joint en annexe au présent rapport) pour le déploiement massif à intervenir à partir de 2004 pour prendre le relais des appareils qui auront été implantés en 2003.

Ce dossier a été élaboré dans l'hypothèse de la recherche d'un prestataire unique, selon la perception qu'en avait initialement le ministère de l'intérieur; et sur la base des documents techniques existants, notamment pour les appareils de constat. C'est dire que les prestations resteraient, si on lançait la consultation avec le dossier tel qu'il est actuellement, limitées aux infractions liées à la vitesse, sans possibilité de reconnaissance de véhicules soumis à des vitesses maximales imposées différentes, et que les éventuels enseignements issus de la lecture des offres à venir dans l'appel d'offre en cours n'ont bien entendu pas pu être engrangés.

Il n'est donc pas dans notre esprit de proposer la mise immédiate en consultation de ce dossier, mais de le compléter au fur et à mesure des possibilités qui pourront s'ouvrir pour, soit améliorer les fonctionnalités, soit diminuer les risques ou inconvénients liés aux techniques actuellement connues et homologuées, jusqu'à la date maximale de lancement d'une consultation qui permettrait d'assurer, dans la continuité, le relais de la production des appareils de 2003.

Pour un engagement d'un marché au 15 janvier 2004, les plannings sur lesquels la mission a travaillé fixent ce délai à la fin de juillet, dans le cas d'un appel d'offre ouvert, peu adapté à la complexité de ces prestations, et à la mi août pour la remise des dossiers aux candidats choisis dans le cas d'un appel d'offre restreint, à condition toutefois que la publicité des candidatures ait pu être lancée au début de la deuxième quinzaine de juin.

La mission a reçu, lors d'une récente réunion des cabinets, mandat de présenter les différents choix possibles pour structurer cet appel d'offre, avec les avantages et les inconvénients de chacun.

Un premier risque est à examiner : celui, dans l'option d'un marché unique sans allotissement ni tranches, de l'incapacité d'engagement d'un marché trop important pour le niveau des financements qui auront été effectivement affectés dans le cadre de la loi de finance 2004, dont le projet ne sera "stabilisé" nous a-t-on dit, qu'à l'automne prochain, donc après les dates prévues pour le lancement du ou des appels d'offres.

Il serait donc important d'étudier, avant le déclenchement des procédures, des moyens de ne pas risquer d'avoir à relancer un nouvel appel d'offre au cas où le niveau des crédits à mettre en place ne devait pas atteindre celui qui avait été prévu dans la consultation (tranches conditionnelles, étalement dans le temps...).

D'autres questions sont à prendre en considération :

- celle de la prise en compte du progrès technique (fonctionnalités non encore opérationnelles, extensions des types d'infractions ?)

- celle de la gestion des interfaces dans les différents cas, dans l'immédiat, en cas de marchés séparés, et au terme du marché en cas de marché global.
- celle de l'organisation des relations contractuelles entre les différents partenaires et les marges qu'elles laissent à l'acheteur public, ainsi que du risque de création d'un monopole.
- celle de l'effet des quantités sur les prix, qui est différent selon les capacités de production des industriels.

Tout cela influe sur la stratégie de structuration de l'appel d'offre et est en cours d'examen et conduira à présenter les analyses demandées.

Il faut ici, pour être tout à fait complet, indiquer à quel point le projet de développement d'un système de contrôle automatisé semble entrer idéalement dans le champ des futurs "PPP" partenariats publics privés. Une conversation téléphonique avec M. Noël de Saint-Pulgent, inspecteur des finances, chargé d'élaborer les textes qui cadreront ces futures formes de contractualisation nous a confirmés dans cette impression. Mais les délais (à peu de chose près) de parution de ces nouveaux textes ne sont pas compatibles avec les objectifs de déploiement, puisque, avec une hypothèse de parution au début de novembre, et d'une négociation de six mois après une procédure de deux, on aboutit au choix d'un prestataire à la mi 2004. Mais on peut se demander s'il ne serait pas possible de combler ces six mois à travers un nouveau marché intérimaire d'appareils, et une prolongation de la situation de première phase pour le centre national. C'est sans doute très difficile à monter de manière précise, mais mérite d'être introduit dans l'examen dans les prochaines semaines.

2.5. Un projet à financer

Le déploiement d'un système comme le CSA doit s'appuyer sur un mécanisme financier stable qui puisse assurer de façon pérenne sa crédibilité vis-à-vis du public, des administrations qui l'utiliseront, voire des pays étrangers avec lesquels des accords d'échanges d'information seraient passés.

2.5.1. Analyse économique d'ensemble

La mission a procédé à une étude d'ensemble permettant d'évaluer l'ordre de grandeur des dépenses et des recettes induites par le système, que l'on trouvera en annexe.

Il importe à ce stade d'être prudent sur les hypothèses :

- On a supposé que le système marche, ce qui suppose qu'il soit globalement accepté par ses utilisateurs directs (les fonctionnaires des différents Ministères concernés qui apprécient la simplification de leurs tâches et l'efficacité qu'il leur procure) ainsi que par les contrevenants et le grand public. Comme il n'est pas possible d'imaginer que l'on ne fera aucune erreur de conception et que les besoins des usagers n'évolueront pas, cela signifie qu'il faut prévoir de doter la maîtrise d'ouvrage du système d'une capacité d'adaptation à des situations imprévues (par exemple développer d'urgence une fonction indispensable à une administration dont on découvrirait un jour qu'elle n'a pas été prise en compte ...)

- Le taux d'infraction sur les sites contrôlés a été pris très bas (1% du trafic, ce qui correspondrait à un profond changement de la manière de conduire sur les tronçons concernés, où plus de la moitié des véhicules est au-dessus de la vitesse à certaines heures). Le nombre d'infractions enregistrées par les appareils peut être volontairement limité en réduisant les plages de fonctionnement. C'est ce qui se passe actuellement sur les sites expérimentaux, qui génèrent une dizaine d'infractions par jour environ alors qu'ils pourraient en relever une centaine au moins s'il existait une chaîne de traitement capable de les traiter
- Le taux de recouvrement spontané des amendes forfaitaires qui a été utilisé est de 44%, taux moyen actuellement constaté pour les amendes qui sont encaissées par le CEA de Rennes. Les mesures prises pour limiter le recours aux réclamations devraient faire augmenter ce taux. Le nombre des infractions sanctionnées pourrait à l'inverse pousser certains conducteurs ayant perdu beaucoup de points à tenter néanmoins de chercher à gagner du temps. On n'a pas pris en compte à ce stade le produit des amendes forfaitaires majorées.

<i>Evaluation des produits</i>	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Nombre d'appareils en service en fin d'année	15	100	500	1100	1100	1100	1100
Nombre d'infractions constatées (millions)	0,03	0,04	6	19,5	33	33	33
Amendes forfaitaires recouvrées (M€)	0,9	2,3	567	1842	3118	3118	3118

Selon ces hypothèses, les produits augmentent très rapidement, à la fois du fait de l'augmentation du nombre des appareils (marché des 100 puis des 1000) et de la possibilité de les faire fonctionner en permanence. Ces recettes ne se substituent pas à des recettes existantes, puisque le nombre des infractions relevées en France en 2001 pour les excès de vitesse n'était que de 1.262.745..

L'évaluation des dépenses du déploiement a été faite sur les bases suivantes :

- appareils de terrain : (100 en fin 2003, 500 en fin 2004, 1100 en fin 2005) investissement 80 M€ à engager en 2004 et 2005, frais de maintenance et de télécommunications de 16 M€ par an
- des centres de supervision départementaux (1M€, investissement à engager dès 2003)
- un centre national de traitement technique et administratif des infractions : Investissement 16 M€, à faire en 2004, fonctionnement 50 M€ par an
- un complément d'équipement pour le centre d'encaissements (Investissement en matériel pour le centre de Rennes 4 M€ en 2004 et équipement d'un nouveau centre évalué à 6 M€ à engager en 2005).

La répartition dans le temps de ces coûts serait la suivante :

<i>Evaluation des coûts (M€)</i>	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Total
Expérimentations	1							1
100 matériels		15						15
1000 matériels (80 M€)			32	48				80
Centres supervision			1					1
Centre National de Traitement			16					16

Centres encaissement			4	6				10
Total investissement	1	15	53	54				123
Maintenance/télécoms		1	4	8	16	16	16	
Fonctionnement Centre National			25	40	50	50	50	
Maintenance logiciels						3	3	
Total frais exploitation		1	29	48	66	69	69	

En ce qui concerne les flux financiers, on peut comparer les montants ci-dessus aux produits des amendes générées par les appareils.

<i>Flux financiers (M€)</i>	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Total dépenses (Invest + Exploitation)	1	16	82	102	66	69	69
Total produits	0,9	2,3	567	1842	3118	3118	3118

Après l'investissement initial, les dépenses annuelles se stabiliseraient à 2,2 % des produits. Cette analyse reste évidemment théorique, mais elle montre qu'un système fonctionnant correctement trouve facilement son autofinancement par un prélèvement de quelques pour cents sur le produit des amendes.

La mise en place de cet autofinancement pose deux problèmes : la répartition des produits et l'organisation de la dépense.

2.5.2. Les recettes

L'article L. 2334-24 du code général des collectivités territoriales prévoit que le produit des amendes forfaitaires est réparti de la façon suivante :

- En Ile de France : 25% pour les communes et leurs groupements, 25 % Conseil Régional, 50% STIF
- Hors Ile de France : proportionnellement aux infractions commises sur leurs territoires pour les communes et groupements de plus de 10000 habitants, et pour les autres communes, répartition par le Conseil Général.

L'Etat conserve le produit des amendes forfaitaires majorées, dont on souhaite par ailleurs réduire le nombre par le mécanisme de la consignation.

Ces dispositions doivent être complétées ou modifiées pour rendre possible le financement d'un dispositif centralisé autofinancé. Le législateur a décidé que, par dérogation à ces dispositions, « le produit des amendes perçu par la voie de systèmes automatiques de contrôle sanction sera versé, de 2004 à 2006, au profit du budget général de l'Etat » et par ailleurs, que « les investissements et les coûts induits par l'installation des appareils de contrôle automatique seront pris en charge par l'Etat ».

Si les prévisions citées plus haut se réalisaient, l'Etat pourrait recevoir 5500 M€ au titre de ces 3 années, pour un montant de dépenses prévisionnelles sur 6 ans de 400 M€. On notera qu'un mois de retard dans la mise en service du centre national de traitement par rapport à l'installation des équipements de terrain représenterait pour l'Etat une perte de recettes de près de 50 M€.

2.5.3. Dépenses

Le principe de prise en charge par l'Etat des dépenses conduit à répartir les dépenses par nature et par Ministère. Ceci pose un certain nombre de problèmes qu'il importe de résoudre rapidement, si l'on veut que le projet se réalise :

- Investissements : Pour l'année 2003, les crédits ont été imputés sur les budgets des Ministères de l'Intérieur et de l'Équipement. Les marchés des 100 premiers appareils seront engagés par le Ministère de l'Intérieur (DGPN et DGGN), les études, la communication et l'assistance à maîtrise d'ouvrage ainsi que les expérimentations auront été prises en charge par le Ministère de l'Équipement (DSCR), de même que l'engagement du marché correspondant à la mise au point des premiers dispositifs de traitement des amendes. Pour 2004, le ou les marchés pour la mise en place des 1000 appareils suivants et le dispositif complet de traitement pourraient être engagé par le Ministère de l'Intérieur, sauf mise en place d'une structure ad hoc. La répartition des autres investissements serait à faire rapidement, de manière à ce que les services qui auront à passer les marchés puissent s'y préparer.
- Maintenance et fonctionnement des équipements de terrain, télécommunications : Parmi les difficultés rencontrées dans les expérimentations, on relève l'absence de crédits de fonctionnement dans les services déconcentrés pour ce type de dépenses. La logique du système CSA voudrait que l'on centralise le maximum de ces dépenses qui pourraient faire l'objet de contrats nationaux. Ceci permettrait plus facilement d'avoir une visibilité sur le coût du système.
- Centre National de Traitement : Les études en cours portent sur les processus à assurer par le centre et les interfaces qui devront être organisées avec ses différents interlocuteurs. Il est nécessaire de déterminer ce qui peut être externalisé et ce qui devra être fait par des fonctionnaires. Cette décision a des conséquences importantes en ce qui concerne la qualification budgétaire des dépenses. On prendra l'exemple de l'informatique pour éclairer cette question : il ne semble pas exister dans les administrations concernées d'équipes disponibles pour développer les logiciels qu'utilisera le centre. Le développement sera donc sous traité. Pour l'exploitation de ces logiciels, se pose la question du recours ou non à l'infogérance. Si l'on achète des ordinateurs et que l'on dispose d'une équipe informatique, on peut créer un centre de traitement dans un bâtiment de l'administration. Mais il est également possible, et c'est ce que font aujourd'hui beaucoup de gros utilisateurs d'informatique, de ne pas investir dans un tel centre. On peut faire exploiter les logiciels par une société de service informatique sur ses propres machines, dans le cadre d'un contrat pluriannuel. Cela amène à spécifier les mesures de sécurité à prendre pour garantir la qualité des traitements et la protection des données, mais on a vu précédemment que ce travail devait être fait de toutes manières et qu'il fallait prévoir dans le projet une fonction d'audit de sécurité dans tous les cas. Il peut donc y avoir une certaine substituabilité entre dépenses d'investissement et de fonctionnement. Des décisions analogues vont être à prendre en matière d'édition de documents et d'archivage des données. Outre le fait que la dépense apparaît dans un cas en investissement et dans l'autre en fonctionnement, les besoins budgétaires en personnel d'exploitation sont également différents.
- Un système CSA fonctionnant bien va simplifier les tâches administratives des OMP, Postes comptables, greffes de tribunaux. Mais l'effet de volume peut jouer et provoquer des engorgements de certains maillons de la chaîne. La capacité à traiter

l'ensemble des questions logistiques (il faut avoir du papier et des cartouches d'encre à mettre dans les imprimantes ...) et à s'adapter à des situations de surcharge exceptionnelles déterminera en grande partie le jugement qui sera porté en définitive sur le système.

2.5.4. Recommandations pour la suite des travaux

Sur le papier, le système CSA s'autofinance sans difficulté, mais cela ne signifie pas que chacun des acteurs disposera lorsque cela sera nécessaire des moyens pour assumer sa tâche dans le dispositif.

Les choix en matière d'organisation du centre national, en particulier la liste des tâches externalisées, doivent être arrêtés au plus vite au moins pour les premières phases de manière à pouvoir donner une qualification budgétaire aux dépenses.

La crédibilité de la maîtrise d'ouvrage et donc du CSA lui-même passe nécessairement par une capacité de décision sur les crédits affectés au système. Elle ne pourrait évidemment pas être garante du bon fonctionnement global si chacun des acteurs avait la faculté d'attribuer ou non des moyens au système en fonction de ses priorités et de ses contraintes.

2.6. Un projet à faire comprendre : la communication

La qualité de la communication, tant auprès des services concernés, qui peuvent développer des craintes non fondées, de nature à faire obstacle à un bon fonctionnement du système, qu'auprès de la population et des diverses catégories d'utilisateurs de la route en général, est, les expériences étrangères le mettent bien en évidence, un facteur essentiel de la réussite du projet. La mission n'a pas pu y consacrer un temps suffisant, et cela devra être l'un des points importants des travaux à venir.

2.6.1. La communication interne

En ce qui concerne la communication interne, il a été décidé que chaque Ministère la prendrait en charge. Les informations et les messages à diffuser doivent faire l'objet d'une action de coordination par la Mission.

Un travail a été engagé en ce sens, en coopération avec les services communication des Ministères de l'Équipement, de l'Intérieur, de la Défense et de la Justice. Deux réunions ont eu lieu avec le SIRP, les SIRPA, le SIRCOM Justice et le Service Communication DSCR le 8 avril et le 16 avril.

L'objectif est de diffuser dans les revues internes des services concernés une information harmonisée et coordonnée.

Plusieurs articles ont été publiés dans la revue Sécurité Routière. Un article est en préparation pour la revue Civique, à paraître en 2003.

La publication en gendarmerie de la « lettre aux unités » a fait état dans un article du travail de la Mission au mois de mai 2003. Un numéro de « Gend Info » sortira en juin et traitera du CSA.

Mais il est sans doute souhaitable que, pour répondre aux préoccupations de chacun, notamment pour ce qui est des services de terrain, un travail soit mené qui aille au delà de la communication à travers les revues internes, quelle que soit l'importance de cette dernière.

Ce travail a été engagé par la Chancellerie avec les procureurs dès le mois de mars. Il s'est poursuivi, du moins dans les départements concernés par les premières implantations, à travers des réunions qui rassemblent préfetures, parquets, services de police et de gendarmerie, services de l'équipement, dont l'une s'est déroulée à la fin du mois de mai, et l'autre est prévue au début de juin.

Il devra être poursuivi.

2.6.2. La communication externe

La communication externe est placée sous la responsabilité directe des Cabinets de l'Intérieur et de l'Équipement, qui décide en fonction des circonstances d'éventuels renvoi vers la mission de demandes d'informations sur le projet.

Pour pouvoir assurer une homogénéité des réponses faites à ces occasions, il a été établi un questionnaire pour répondre aux différentes interrogations des journalistes et du public (dossier « 30 questions »).

Au delà de cette première étape, la mission a engagé les travaux en vue de l'élaboration d'un plan de communication à proposer aux cabinets, et notamment du point de vue de son contenu, mais les urgences de la préparation des consultations ne lui ont malheureusement pas laissé beaucoup de disponibilité pour progresser nettement dans cette direction, qui est cependant engagée, et devra être poursuivie.

D'ores et déjà cependant, des rendez-vous de communication sont déjà prévus, en externe, comme en interne aux administrations de l'État.

2.6.2.1. Les rendez-vous prévus pour 2003 :

Il est prévu une rencontre presse le **13 juin** sur le site du Tunnel de Fréjus.

Un 2^{ème} rendez-vous est prévu le 10 juillet, au moment des grands départs en vacances .

Il faut prévoir une réunion d'information générale des acteurs locaux, en particulier pour les forces de l'ordre et les DDE, **fin septembre**, soit avant l'arrivée des premiers matériels.

La mise en fonctionnement des premiers appareils est prévue au **début novembre**. La **semaine de la sécurité routière** (15 au 22 octobre) devrait être l'occasion d'une action forte sur ce thème.

Une dernière action pourrait être programmée en fin d'année 2003, après installation des 100 appareils.

2.6.2.2. La rencontre presse du 13 juin (dossier de presse) :

Objectif et organisation :

L'objectif de cette conférence de presse est double.

- D'une part de présenter sous forme de reportage audio-visuel les différentes expériences françaises et étrangères dont la Mission s'est inspirée pour mettre en place la chaîne CSA,
- D'autre part permettre à la presse de rencontrer des membres de la Mission CSA et de connaître l'avancement du travail de la mission.

2.6.3. La poursuite des travaux

Les travaux de communications sont donc sérieusement engagés, et seront un des aspects importants, tant en externe qu'en interne, de la poursuite des travaux, pour définir précisément et proposer une vraie stratégie de communication.

Parmi les axes de communication à développer, les modalités de recouvrement ne doivent pas être oubliées.

Un aspect stratégique doit notamment être particulièrement souligné : les automobilistes doivent être bien informés des conséquences du défaut de déclaration de leur changement d'adresse (infractions au Code de la Route, mise en œuvre systématique de la procédure d'opposition au transfert de carte grise).

3. Des travaux à poursuivre, un projet à gérer dans la durée

La mission interministérielle, dans la conception dans laquelle elle a été créée et installée le 12 février dernier pour préparer le déploiement du dispositif de contrôle automatisé arrêté dans le cadre des décisions du CISR de décembre 2002, qui a prévu une mise en place de 100 appareils de contrôle à la fin de 2003, et 1000 sur trois ans a donc atteint les objectifs qui lui avaient été assignés ; elle a, dans cet esprit, comme on l'a vu :

- **lancé les consultations** permettant d'assurer, sauf difficulté particulière imprévue et la mise en place des cents appareils, fixes et mobiles prévus avant la fin de l'année, le fonctionnement d'un premier centre national de traitement des amendes qui couvre une grande partie de l'amont de la chaîne
- **préparé les documents de la consultation du déploiement de 2004**, qui seront simplement à compléter lors du lancement de la procédure en fonction des fonctionnalités nouvelles rendues possibles par les développements techniques en cours
- **engagé les travaux** rapportés dans le présent document, dont une partie doit se poursuivre, de natures diverses sur les plans juridiques, de l'homologation, de la sécurité, de la communication, du financement, etc... , nécessaires pour définir toutes les conditions précises du fonctionnement adéquat du système lors de sa mise en place
- **défini les chantiers qui restent à lancer** (Cf. ci dessous), et qu'elle a choisi de différer dans un souci de gestion de la charge des participants, parce que leur insertion dans les délais du projet le permettaient.

Elle a tenté de mener toutes ces actions, malgré les conditions de délais imposés, dans l'esprit de la démarche "projet" qui convenait à un montage d'une grande complexité par la multiplicité des champs couverts, et des intervenants concernés, c'est-à-dire en assurant la liaison adéquate entre les divers chantiers et leur cohérence entre eux et dans le temps.

Cela n'a été possible que par la très forte mobilisation de la plupart des nombreux services directement impliqués des cinq ministères concernés.

De ce point de vue, cette mobilisation très active, voire impressionnante dans le cas de plusieurs des services concernés, montre que la formule était sans doute effectivement très adaptée à la phase de lancement de l'opération. La création immédiate d'une structure plus pérenne, n'aurait peut être pas suscité le même investissement interministériel, qui était pourtant tout à fait indispensable.

Ce n'est cependant pas faire injure à ceux qui, parmi les permanents de la mission comme parmi ceux qui, dans les services ministériels impliqués, se sont engagés dans l'opération en y consacrant un temps, une énergie et un sens de l'innovation administrative technique et juridique remarquable, sans doute parfois au détriment de leurs missions de base, que de constater que ce mode de travail, très coûteux en énergie de chacun, et donc non soutenable sous cette forme sur le long terme, génère par ailleurs une augmentation des risques inhérents à tout projet innovateur de cette nature.

Un projet prototype comporte nécessairement des risques ; le caractère très pressant que prenaient inévitablement les délais et donc les conditions de travail de la mission les ont renforcés, même si la forme choisie a montré son intérêt, on l'a dit plus haut. Poursuivre de cette manière conduit à les augmenter considérablement. L'équipe actuelle n'est pas dimensionnée et n'est pas structurée pour mettre en place avant la fin de l'année un système opérationnel. Il faut donc de toute urgence qu'un relais soit préparé pour la prise en charge du projet, à la fois dans sa phase de poursuite du développement du dispositif, mais aussi pour sa phase de gestion ultérieure, qui, comme on va le voir, suppose une conduite adaptée.

C'est pourquoi, dans cette dernière partie du rapport de la mission interministérielle, nous souhaiterions :

- faire le point de ce qui reste à faire dans la phase de déploiement
- analyser les conditions d'une bonne gestion ultérieure du dispositif
- donner des indications de l'organisation qu'il conviendrait, selon nous, de mettre sur pied pour assurer au projet la maîtrise d'ouvrage de qualité que sa complexité requiert

3.1. *Poursuivre la mise en place du dispositif*

3.1.1. Des travaux à poursuivre :

La mission, on l'a dit, a atteint les objectifs qui lui avaient été fixés.

Elle s'est attachée à mettre sur pied tout ce qu'il était nécessaire, compte tenu de l'enchaînement des différentes tâches, de lancer dans le délai de son mandat, et à définir précisément ce qu'il convenait de mettre en place ultérieurement.

Mais cela implique une suite active de l'action qu'elle a impulsée. La liste des actions à mener dans le cadre de la poursuite de ce qui a été lancé figure en annexe. A titre d'illustration, indiquons l'exemple des consultations qu'elle a lancée : elles produiront des offres qu'il conviendra d'analyser, et conduiront à des actes de gestion des marchés (recette,...) pour

lesquels il faudra dans certains cas mobiliser des appuis extérieurs dont certains ne sont pas encore choisis.

Autre exemple : l'approbation du dispositif par la CNIL a fait l'objet des premiers examens et des premières approches de cette commission, mais la procédure devra être poursuivie, de même que la qualification de sécurité de l'ensemble de la chaîne, dont le mode d'élaboration a été bien déterminé sous la responsabilité du haut fonctionnaire de défense du ministère de l'intérieur appuyé par une commission qui a eu sa première réunion, et sur la base de politiques de sécurité dont l'élaboration est très avancée en relation avec la DCSSI, supposera, non seulement une poursuite des travaux, mais la mise en forme et l'approbation du mode de décision.

De même l'analyse juridique des tâches qui, dans le cadre du centre national de gestion, ne pourraient pas être confiées à des personnes ne dépendant pas directement de l'administration publique n'est pas terminée.

Par ailleurs, on a vu l'importance de la mise en place d'un système permanent d'évaluation, qui doit aussi permettre au plan opérationnel, la régulation globale du dispositif, si certaines parties de la chaîne se voyaient surchargées au point de générer des risques de blocage. Or si la mission a fait entreprendre des analyses par le CETE du Sud Ouest sur le sujet, elle n'a pas eu encore la possibilité d'y consacrer elle-même du temps, qui doit donc être considéré pratiquement comme à engager.

Ce ne sont là que des exemples illustratifs, comme le montre la liste annexée.

3.1.2. Des chantiers à lancer :

Par ailleurs, la mission, avec le souci de se focaliser sur les travaux qu'il était nécessaire de terminer ou d'engager dans les délais de son mandat compte tenu des délais de procédure et de mise en place, a renvoyé à plus tard le lancement de travaux qui, s'ils n'étaient pas sur le chemin critique du projet doivent être pris en charge sans trop tarder. Leur liste figure en annexe.

On peut, là aussi, à titre d'illustration, citer la définition de la politique de diminution progressive des seuils, qui est à la fois une question de politique pénale et de communication, ou l'analyse qu'il serait utile de faire (par enquête, ou analyse des évaluations étrangères), des conditions d'acceptabilité du système, qui peuvent avoir une influence sur les décisions initiales de gestion, ou, dans une perspective peut être plus lointaine, mais qu'il ne faudrait pas abandonner, la problématique du contrôle de la vitesse moyenne et des conditions, par exemple juridiques, de son introduction.

3.1.3. Une gestion permanente à organiser

Par la suite, il conviendra de prendre en charge la gestion du système ainsi mis en place, ce qui suppose des capacités à gérer de nombreux aspects du fonctionnement du dispositif :

Au plan technique, il faudra que le dispositif puisse s'adapter aux évolutions techniques qui vont être nombreuses dans les mois et années qui viennent, et offriront des possibilités dans des domaines jusqu'ici inapplicables ; il y aura donc des expériences à suivre, des consultations à mener, des nouvelles homologations à faire conduire....

Au plan de l'organisation, comme dans tout projet prototype, la seule chose dont on est certain, c'est que tout ne se passera pas exactement comme nous l'avons prévu, et que par

conséquent, il y aura des adaptations permanentes à conduire sans attendre que les difficultés bloquent le système.

Au plan de la gestion quotidienne, la multiplication des dispositifs, des intervenants locaux, va rendre nécessaire de pouvoir conduire des négociations avec un nombre croissant de collectivités locales ou des sociétés d'autoroute, et quand bien même, comme cela semble souhaitable, elles seraient conduites à travers des relais existants au sein de l'appareil de l'Etat, il faudra en assurer la coordination nationale ; une maîtrise d'ouvrage forte sera aussi nécessaire pour assurer la gestion des marchés, et sur ce plan, l'objectif du partenaire unique dans un marché global qui inclut les appareils et la gestion des amendes ne doit pas laisser penser que cette unicité de partenaire permet de se passer d'une maîtrise d'ouvrage forte, ce serait même plutôt le contraire. Les conditions de la mise au point de certains marchés ont montré aussi l'avantage de limiter la dispersion liée au fonctionnement actuel dans les questions de gestion de cette nature.

Au plan financier, la gestion du financement du dispositif, depuis le montage du système de l'affectation globale des ressources, dont seul le principe est arrêté, et de façon provisoire, et qui demandera donc des mises au point pour son fonctionnement concret, jusqu'à leur répartition fine à l'ensemble des dépenses qui sont nécessaires (comme il a été rappelé ci-dessus, c'est le dysfonctionnement du système de répartitions de crédits de fonctionnement pourtant infiniment moins importants que l'investissement initial qui a conduit à l'échec d'expériences anciennes en la matière), suppose l'existence d'un gestionnaire global et unique.

Au plan juridique, indépendamment des adaptations législatives ou réglementaires dont l'intérêt devrait pouvoir être repéré par les gestionnaires du systèmes et faire l'objet de concertation avec la chancellerie, la gestion même du dispositif soulèvera probablement des questions de régulation globale qui devront aussi être repérées à temps pour faire l'objet de décisions de politique pénale pour lesquelles les initiatives locales, sans attenter en rien au pouvoir des parquets, devront être coordonnées et surtout éclairées par une vision globale unique.

3.2. Un relais à prendre ; une maîtrise d'ouvrage forte et pérenne à mettre sur pied

Tout cela représente, qu'il s'agisse du travail à poursuivre pour la mise en place de l'ensemble du dispositif, ou même pour sa gestion ultérieure, un travail important de maîtrise d'ouvrage que l'on ne peut imaginer noyé parmi les nombreuses préoccupations de plusieurs services d'administration dans leur fonctionnement traditionnel, adapté à leurs fonctions d'origine, mais pas à la conduite d'un système qui devra être capable d'adaptations rapides et d'évolution, tant sur le plan technique, qu'organisationnel, administratif, juridique, et financier.

Cela ne peut évidemment pas non plus, quelle que soit la bonne volonté des services, se gérer dans la durée sous une forme adaptée à l'urgence initiale qui était celle de notre mission interministérielle.

Il est donc nécessaire **d'envisager d'urgence** les modalités d'une structuration plus pérenne de la mission interministérielle, sous une forme à définir.

Or, le tableau des conditions de la conduite du projet dans ses phases de mise en place et de gestion qui vient d'être dressé montre assez qu'il n'est pas possible non plus d'en espérer une gestion adaptée en transférant la responsabilité aux structures administratives en place,

chacune dans son domaine, après la phase de lancement assumée par la mission, et ce, quelle que soit la qualité desdites structures.

C'est du reste ce qui avait conduit le CISR de décembre dernier à décider la création d'une structure dédiée aux tâches spécifiques du contrôle automatisé.

Comment peut-on imaginer une telle structure ?

Une première question se pose de savoir si elle doit revêtir une forme administrative, ou si elle doit être dotée d'une autonomie juridique et financière plus grande susceptible de faciliter son action, et d'améliorer ses capacités de réaction et d'adaptation.

La seconde solution, qui apparaît souhaitable à beaucoup, soulève des oppositions de principe de la part d'autres, et ne peut être adoptée sans une étude sérieuse qui n'entraîne pas dans le champ des missions qui nous avaient été confiées. Par ailleurs, quand bien même, après étude, cette formule (GIP ou Etablissement Public, par ex) serait retenue pour la gestion de l'ensemble du dispositif, une structure de maîtrise d'ouvrage au sein de l'administration demeure nécessaire, ne serait-ce que pour conserver à l'administration la préparation des décisions de pilotage essentiel, et éviter l'autonomisation qui est le risque de telles structures

Cette structure doit donc revêtir un caractère pérenne administrativement identifiable sans ambiguïté dans ses responsabilités, pour lui permettre de mettre en place des systèmes durables de sa propre gestion, et se voir accorder la crédibilité nécessaire à l'établissement de relations de long terme avec les partenaires tant internes que surtout externes.

En fait, suivant en cela une démarche qui n'a rien d'inédit, il nous semble qu'il convient de confier à une équipe dont les membres auraient vocation à assumer cette mission sur un temps long, la continuité du travail engagé et en même temps l'étude de la structure juridique optimale : il s'agirait là d'une "**préfiguration**" de la structure à mettre sur pied, après en avoir défini les statuts, les missions, les moyens et les modes de fonctionnement.

Bien entendu, une partie des personnes qui constituent le noyau permanent de la mission peuvent parfaitement souhaiter poursuivre leur action, ce qui permettrait d'assurer une continuité souhaitable pour le projet, en raison des compétences acquises dans le cadre de la phase intense de lancement.

Mais, compte tenu de l'importance des tâches de gestion du projet qui vont aller croissant, à partir de la phase intense de conception qu'on a connue dans les premiers mois, et notamment de l'intensité des demandes d'ajustement locaux qu'on peut attendre lors du déploiement de mille appareils parallèlement à la mise en place d'un système de traitement qui, bien que centralisé, fort heureusement, dans sa quasi totalité, aura des interfaces avec de très nombreux services locaux, des forces de l'ordre, des juridictions, ..., la **dimension actuelle de l'équipe permanente de la mission est très largement insuffisante**, quand bien même il est indispensable qu'elle puisse continuer à s'appuyer sur les différentes directions des ministères concernés.

Elle devra du reste le faire dans des conditions qui puissent devenir pérennes, ce qui n'est pas le cas de la situation actuelle : peut-on en effet demander à des responsables de très haut

niveau de continuer à s'investir de manière pérenne autant qu'ils le font depuis plusieurs mois ?

En revanche, il faut absolument trouver les conditions du **maintien de cette culture commune** du contrôle sanction automatisé qui, par l'apport actif des uns et des autres, a pu très vite se développer au sein de ce travail **interministériel**, et qui est l'une des conditions essentielles du succès.

C'est pourquoi, la **mission de préfiguration** de la structure pérenne dédiée au contrôle automatisé et qui en prendrait la responsabilité sous tous les angles nécessaires à la gestion (marchés, financements, etc..) devrait être à la fois :

- dirigée par un responsable de projet de haut niveau,
- soutenue dans son action par un comité de pilotage présidé par une autre personne

Ce comité de pilotage assurerait la continuité de l'action de la mission sous la forme que revêtaient ses réunions hebdomadaires ; il assurerait le relais de son action vis-à-vis des différents ministères concernés et de leur administration, et mobiliserait ces dernières en tant que de besoin, et les questions soulevées dans le cadre du projet et qui les concernent lui seraient présentées.

Bien entendu, son rythme de réunion devrait être moins fréquent qu'actuellement, pour être soutenable dans la durée (une fois par mois dans la phase de gestion initiale après mise en place des premiers appareils?).

Le projet, non seulement dans sa phase de mise en place (qui, il faut le rappeler, ne se limitera pas aux premières années pour lesquelles des objectifs quantitatifs ont été fixés) mais aussi dans sa phase de gestion permanente, suppose pour sa réussite, que ce comité de pilotage assume réellement son rôle, donc, nous semble-t-il, que ses membres aient réellement l'impression de contribuer à une action interministérielle. Cela n'est pas sans implication dans le positionnement structurel de la mission elle-même.

ANNEXES

1. Lettres de mission
2. Liste des personnes ayant participé aux réunions de la mission
3. Listes des services (par ministère)
4. Liste des groupes de travail
5. Liste des sites visités
6. Liste des entreprises rencontrées
7. Rapports mensuels et compte rendu des réunions aux cabinets
8. Compte rendu de la réunion à Matignon
9. Tableau d'organisation d'ALGOE
10. Planning ALGOE
11. Tableau de bord n°1 ALGOE
12. Les interfaces
13. Marché des 100 et Centre National de Traitement Phase 1 : pages décrivant les prestations demandées
14. Marché des 1000 (Cahier des Clauses Administratives Particulières)
15. Nouveaux chantiers
16. Bibliographie



Remis le 12 mai

Ministère de l'Équipement, des Transports,
du Logement, du Tourisme et de la Mer

Ministère de l'Intérieur, de la Sécurité Intérieure
et des Libertés Locales

Monsieur l'Ingénieur Général,

Chacun connaît l'importance que le gouvernement attache à ce que des progrès significatifs soient faits en matière de sécurité routière. C'est ainsi que lors du Comité Interministériel de la sécurité Routière qui s'est tenu le 18 décembre dernier, de nombreuses mesures ont été décidées, qui couvrent l'ensemble des champs concernés, depuis la formation du conducteur jusqu'à l'action sur les infrastructures. Le dispositif de contrôle et de sanction des infractions aux dispositions du code de la route est essentiel pour impulser une véritable modification du comportement des conducteurs et une généralisation de la conduite apaisée et citoyenne. C'est pourquoi, observant que seule une diffusion importante de moyens modernes de constat et de traitement des infractions est de nature à améliorer de manière suffisante la probabilité qu'ont les usagers d'être contrôlés, le Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 18 décembre 2002 a décidé que seraient mis en place, au cours des trois prochaines années, 1000 appareils de contrôle automatisés avec une première tranche de 100 unités dans le courant du deuxième semestre 2003.

Le déploiement de ces nouveaux appareils vise à multiplier les contrôles des infractions. Il exige naturellement de les traiter dans des conditions juridiquement sûres. Les expérimentations en cours ont montré les obstacles à lever pour y parvenir. Outre les choix techniques, il faudra notamment régler les questions organisationnelles, juridiques ou industrielles.

La réussite de ce projet exige une communication de qualité tant à destination du public que des agents des services directement ou indirectement concernés.

Il s'agit donc d'un projet complexe, qui implique plusieurs départements ministériels, au premier rang desquels l'équipement, l'intérieur, la justice et le budget, mais aussi l'industrie et les services du premier ministre comme ceux chargés de la sécurité des systèmes d'information.

Monsieur Jacques SICHIERMAN
Ingénieur Général des Ponts et Chaussées

C'est la raison pour laquelle a été décidée la mise en place d'une mission interministérielle spécifique pilotée par le Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer.

La mission, coordonnant et impulsant l'action des équipes mises sur pied au sein de chacun des ministères concernés, devra préparer le déploiement prévu par les décisions du CISR, et se fixer comme objectif de permettre au Ministre de l'Intérieur de lancer la ou les consultations nécessaires à ce déploiement, avant la fin du deuxième trimestre de 2002

La mission constituera avec un représentant de chacune de ces équipes un comité de pilotage du projet qui en assurera une revue périodique.

Cette mission devra analyser les expérimentations en cours et les exemples étrangers afin d'en tirer les éléments pertinents. Elle exploitera les résultats des études disponibles, notamment sur les questions d'architecture et de sécurité.

Les membres de la mission piloteront le travail des équipes des différents ministères affectées au projet, et articuleront leurs travaux avec les services compétents et en particulier avec les membres du GIPSR.

Ils pourront faire appel aux services d'experts juridiques et financiers dans le cadre d'une prestation d'assistance à la maîtrise d'ouvrage en cours de mise en place.

Cette mission fera un compte rendu mensuel de ses travaux, avec ses recommandations sur les décisions éventuelles à prendre pour les différents aspects du déploiement. Elle devra d'ores et déjà inscrire les choix techniques, qu'elle sera conduite à proposer, dans le cadre défini par le projet de loi sécurité routière qui sera discuté au parlement au cours du printemps.

Le premier de ces compte rendus précisera les modes de travail mis en place par la mission, et les conditions dans lesquelles les documents nécessaires à la ou aux consultations de fournisseurs ou de prestataires, ainsi que son rapport, pourront être remis pour le 31 mai, de manière à permettre le lancement des procédures de marché au cours du mois de juin, et la mise au point d'éventuels dispositifs organisationnels, législatifs ou réglementaires dans les délais utiles.

Elle déterminera par ailleurs, les conditions dans lesquelles, sans attendre la conclusion des contrats permettant de déployer ces 1000 stations de contrôle automatisé, une première implantation de 100 dispositifs peut être obtenue dans des délais plus brefs, si possible avant la fin de cette année.

La mission devra s'associer étroitement à l'avancement des dossiers suivants, qui conditionnent le déploiement du contrôle automatisé :

- Le choix des sites de déploiement, pour lequel une circulaire sera adressée aux Préfets pour déterminer les sites, préciser les critères, les modalités d'instruction des dossiers et les coordinations à effectuer.
- La question de l'organisation des procédures d'homologation au titre des Equipements de la Route doit être prise en charge par le SETRA, les référentiels techniques étant validés par la commission de normalisation

Les travaux à mener, dont une première description figure dans l'annexe à la présente lettre, seront supervisés par l'un des membres de la mission représentant du ministère désigné dans le paragraphe identifiant le chantier en liaison permanente avec les autres membres de la mission.

Une véritable gestion interministérielle du projet sera mise en place. En effet, s'agissant du déploiement rapide d'un système innovant à beaucoup d'égards, et dont la réussite repose sur l'avancement coordonné de chantiers divers, les questions de coordination, de suivi des planning et des budgets ainsi que les procédures destinées à garantir la bonne intégration des matériels et des systèmes de traitement devront faire l'objet d'une conduite rigoureuse.

La formalisation des contrats et des documents de consultation nécessitera un examen par des spécialistes.

Une communication interne et externe adaptée devra accompagner le déploiement et sa préparation.

Le ministère de l'équipement assurera au titre de la gestion de projet, le secrétariat général du comité de pilotage.

Dans un souci de cohérence de l'ensemble, notamment dans la traduction des travaux sous la forme de documents de consultation à produire, le comité de pilotage devra assurer un processus de validation permanent.

Nous vous demandons de représenter le ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer au sein de cette mission, et d'en assurer l'animation. Elle comprendra par ailleurs des représentants des ministères de l'Intérieur, de la Justice et du Budget. Vous prendrez en charge la présidence du comité de pilotage.

Vous consacrerez à cette mission une proportion de votre temps qui ne pourra être inférieure à 40%.

Vous vous appuierez sur les services de la DSCR, et notamment :

- La Chargée de Mission auprès du Délégué interministériel pour le projet contrôle sanction
- La sous direction de l'action interministérielle de la sécurité routière, pour l'analyse des questions juridiques, la préparation des textes nécessaires et la communication
- La sous direction de l'exploitation et de la sécurité de la route, pour la sélection des sites et la préparation de la procédure d'homologation. Un adjoint ou chargé d'études auprès du chef du bureau de l'exploitation de la route sera nommé rapidement.
- La division des actions transversales et des ressources pour la logistique de la mission (moyens et appui fonctionnement quotidien, gestion budgétaire et des marchés et contrats, gestion administrative des missions) Un cadre B et une secrétaire seront mis à la disposition de votre mission.
- La Mission Transports Intelligents pour la définition et l'homologation des systèmes, à laquelle sera affectée un cadre A+.

Vous pourrez également faire appel au réseau scientifique et technique du Ministère, en particulier au SETRA qui coordonnera en la matière les actions des CETE ainsi qu'au LCPC.

Les services du Haut Fonctionnaire de Défense vous apporteront leur appui et établiront les liaisons utiles avec la DCSSI.

Les chantiers plus spécialement confiés à l'équipement seront coordonnés par JF JANIN, ICPC, Chef de la Mission Transports Intelligents.

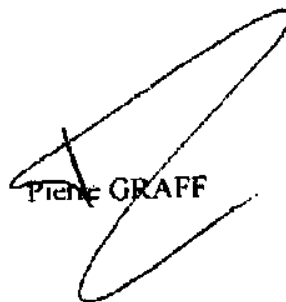
Un budget est prévu pour faire face aux études et aux investissements d'une première tranche, et pour permettre d'assurer le fonctionnement de ce dispositif.

Vous pourrez éventuellement bénéficier, le cas échéant, de l'appui de collègues du Conseil Général des Ponts et Chaussées.

Nous vous remercions d'avoir accepté de vous engager dans cette opération dont vous connaissez l'importance, et dont chacun mesure parfaitement les enjeux, et la difficulté. Cette importance justifie que, si des difficultés particulières devaient surgir dans l'accomplissement de cette mission, vous n'hésitez pas à nous en faire part, ainsi qu'à Monsieur le délégué interministériel à la sécurité routière.

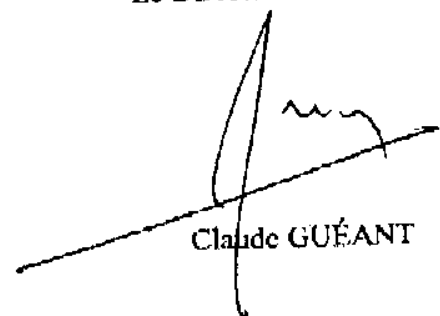
Nous vous prions de croire, Monsieur l'Ingénieur Général, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Le Directeur du Cabinet



Pierre GRAFF

Le Directeur du Cabinet



Claude GUÉANT

Annexe : Mission pour l'automatisation de la chaîne Contrôle Sanction
Identification des travaux à mener

Appareils de constatation et d'enregistrements des infractions

Il s'agit de dresser la liste des exigences fonctionnelles que devront remplir les appareils de contrôle. On s'appuiera pour cela sur les cahiers des charges mis au point pour les sites expérimentaux, sur les études antérieures et sur les travaux du groupe de normalisation, en prenant en considération les contraintes les méthodes industrielles et les conditions de production des entreprises du secteur concerné, comme aussi les éclairages que peut donner l'analyse des expériences étrangères.

Un examen particulier des dispositions relatives aux homologations sera effectué.

Ministère de l'Équipement (en liaison étroite avec le ministère de l'intérieur et le ministère de la justice)

Organisation de la chaîne de traitement et système d'information :

La mission devra proposer une organisation de la chaîne de traitement, avec les degrés d'externalisation qui lui paraissent possibles et souhaitables, après en avoir précisé les conséquences en terme d'organisation des services

Sur ces bases, le cahier des charges devra préciser les éléments suivants :

- délimitation du périmètre de l'application (en particulier les interfaces avec d'autres systèmes comme FNI, GAIA, CYCLOPE, Registre Timbre – Amende, WINAF et les appareils de constatation).
- définition de l'architecture technique,
- prise en compte la sécurité

Ministère de l'Intérieur

Ingénierie Financière

La mission devra proposer des réponses aux questions soulevées pour le financement de l'opération qui sont de trois natures :

Celles qui touchent au processus de recouvrement des amendes, et à ses interfaces avec le processus de traitement des infractions

Celles qui touchent aux modalités de financement de l'opération à partir de du prélèvement sur le produit des amendes

Celles qui ont trait à la rédaction des documents de la consultation, et particulièrement à l'introduction dans ces derniers des mécanismes issus des réflexions menées sur les deux points ci dessus et à la structuration des propositions correspondantes à demander aux prestataires potentiels dans le cadre du financement et de la réalisation des investissements, ainsi que pour la couverture des frais d'exploitation et de maintenance.

Ministère du Budget

Qualification du système

Il conviendra d'étudier et de définir les contraintes liées aux conditions légales d'administration de la preuve, de manière à introduire dans les documents de consultations, les obligations à remplir par les titulaires en matière d'homologation des matériels, d'organisation des systèmes d'information pour garantir la fiabilité et la sécurité des traitements et les modalités de conservation et de présentation des preuves. Les obligations du contractant par rapport aux procédures d'autorisation CNIL seront précisées.

Ministère de la Justice. (un appui spécifique est à demander à la DCSSI)

Evaluation

Les travaux d'évaluation du dispositif devront être mises en œuvre dès le début du déploiement, et dans la mesure du possible s'appuyer sur des observations préalables sur les sites. Le cahier des charges précisera les objectifs de ces évaluations et en tant que de besoin les références méthodologiques à utiliser.

Ministère de l'Équipement

Suivi des expérimentations :

Les expérimentations en cours sont de nature à livrer des enseignements précieux sur les conditions de réussite de la mise en place et du fonctionnement effectif de dispositifs de contrôle automatisé. C'est pourquoi il est important que chaque membre de la mission puisse, à travers leur suivi, au delà des problématiques propres au domaine dont il est plus spécifiquement chargé, conserver une vision globale de ces conditions, en suivant personnellement plusieurs de ces expérimentations.

Réparti entre tous les membres de la mission



Ministère de la Justice
Garde des Sceaux

Monsieur le Directeur,

Chacun connaît l'importance que le gouvernement attache à ce que des progrès significatifs soient faits en matière de sécurité routière. C'est ainsi que lors du Comité Interministériel de la sécurité Routière qui s'est tenu le 18 décembre dernier, de nombreuses mesures ont été décidées, qui couvrent l'ensemble des champs concernés, depuis la formation du conducteur jusqu'à l'action sur les infrastructures. Le dispositif de contrôle et de sanction des infractions aux dispositions du code de la route est essentiel pour impulser une véritable modification du comportement des conducteurs et une généralisation de la conduite apaisée et citoyenne. C'est pourquoi, observant que seule une diffusion importante de moyens modernes de constat et de traitement des infractions est de nature à améliorer de manière suffisante la probabilité qu'ont les usagers d'être contrôlés, le Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 18 décembre 2002 a décidé que seraient mis en place, au cours des trois prochaines années, 1000 appareils de contrôle automatisés avec une première tranche de 100 unités dans le courant du deuxième semestre 2003.

Le déploiement de ces nouveaux appareils vise à multiplier les contrôles des infractions. Il exige naturellement de les traiter dans des conditions juridiquement sûres. Les expérimentations en cours ont montré les obstacles à lever pour y parvenir. Outre les choix techniques, il faudra notamment régler les questions organisationnelles, juridiques ou industrielles.

La réussite de ce projet exige une communication de qualité tant à destination du public que des agents des services directement ou indirectement concernés.

Il s'agit donc d'un projet complexe, qui implique plusieurs départements ministériels, au premier rang desquels l'équipement, l'intérieur, la justice et le budget, mais aussi l'industrie et les services du premier ministre comme ceux chargés de la sécurité des systèmes d'information.

Monsieur Patrick POIRRET
Sous-Directeur

C'est la raison pour laquelle a été décidée la mise en place d'une mission interministérielle spécifique pilotée par le Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer.

La mission, coordonnant et impulsant l'action des équipes mises sur pied au sein de chacun des ministères concernés, devra préparer le déploiement prévu par les décisions du CISR, et se fixer comme objectif de permettre au Ministre de l'Intérieur de lancer la ou les consultations nécessaires à ce déploiement, avant la fin du deuxième trimestre de 2002.

La mission constituera avec un représentant de chacune de ces équipes un comité de pilotage du projet qui en assurera une revue périodique.

Cette mission devra analyser les expérimentations en cours et les exemples étrangers afin d'en tirer les éléments pertinents. Elle exploitera les résultats des études disponibles, notamment sur les questions d'architecture et de sécurité.

Les membres de la mission piloteront le travail des équipes des différents ministères affectées au projet, et articuleront leurs travaux avec les services compétents et en particulier avec les membres du GIPSR.

Ils pourront faire appel aux services d'experts juridiques et financiers dans le cadre d'une prestation d'assistance à la maîtrise d'ouvrage en cours de mise en place.

Cette mission fera un compte rendu mensuel de ses travaux, avec ses recommandations sur les décisions éventuelles à prendre pour les différents aspects du déploiement. Elle devra d'ores et déjà inscrire les choix techniques, qu'elle sera conduite à proposer, dans le cadre défini par le projet de loi sécurité routière qui sera discuté au parlement au cours du printemps.

Le premier de ces compte rendus précisera les modes de travail mis en place par la mission, et les conditions dans lesquelles les documents nécessaires à la ou aux consultations de fournisseurs ou de prestataires, ainsi que son rapport, pourront être remis pour le 31 mai, de manière à permettre le lancement des procédures de marché au cours du mois de juin, et la mise au point d'éventuels dispositifs organisationnels, législatifs ou réglementaires dans les délais utiles.

Elle déterminera par ailleurs, les conditions dans lesquelles, sans attendre la conclusion des contrats permettant de déployer ces 1000 stations de contrôle automatisé, une première implantation de 100 dispositifs peut être obtenue dans des délais plus brefs, si possible avant la fin de cette année.

La mission devra s'associer étroitement à l'avancement des dossiers suivants, qui conditionnent le déploiement du contrôle automatisé :

- Le choix des sites de déploiement, pour lequel une circulaire sera adressée aux Préfets pour déterminer les sites, préciser les critères, les modalités d'instruction des dossiers et les coordinations à effectuer.
- La question de l'organisation des procédures d'homologation au titre des Equipements de la Route doit être prise en charge par le SETRA, les référentiels techniques étant validés par la commission de normalisation.

Les travaux à mener, dont une première description figure dans l'annexe à la présente lettre, seront supervisés par l'un des membres de la mission représentant du ministère désigné dans le paragraphe identifiant le chantier en liaison permanente avec les autres membres de la mission.

Une véritable gestion interministérielle du projet sera mise en place. En effet, s'agissant du déploiement rapide d'un système innovant à beaucoup d'égards, et dont la réussite repose sur l'avancement coordonné de chantiers divers, les questions de coordination, de suivi des planning et des budgets ainsi que les procédures destinées à garantir la bonne intégration des matériels et des systèmes de traitement devront faire l'objet d'une conduite rigoureuse.

La formalisation des contrats et des documents de consultation nécessitera un examen par des spécialistes.

Une communication interne et externe adaptée devra accompagner le déploiement et sa préparation.

Le ministère de l'équipement assurera au titre de la gestion de projet, le secrétariat général du comité de pilotage.

Dans un souci de cohérence de l'ensemble, notamment dans la traduction des travaux sous la forme de documents de consultation à produire, le comité de pilotage devra assurer un processus de validation permanent.

Je vous demande de représenter le ministère de la justice au sein de cette mission qui sera présidée par Jacques SICHERMAN, ingénieur général des ponts et chaussées.

Vous vous appuierez sur tous les services du Ministère de la Justice qui pourraient concourir à votre mission, et notamment la Direction des affaires criminelles et des grâces, et bénéficierez aussi du concours de l'inspection générale des services judiciaires, et vous assurerez la coordination des chantiers plus spécialement confiés au Ministère de la Justice.

Je vous remercie d'avoir accepté de vous engager dans cette opération dont vous connaissez l'importance, et dont chacun mesure parfaitement, et les enjeux, et la difficulté.

Cette importance justifie que, si des difficultés particulières devaient surgir dans l'accomplissement de cette mission, vous n'hésitez pas à m'en faire part, ainsi qu'à Monsieur le délégué interministériel à la sécurité routière.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Le Directeur du Cabinet



Patrick HUBERT



Ministère de l'Équipement, des Transports,
du Logement, du Tourisme et de la Mer

Ministère de l'Intérieur, de la Sécurité Intérieure
et des Libertés Locales

17 MAR 2003

Monsieur le Préfet,

Chacun connaît l'importance que le gouvernement attache à ce que des progrès significatifs soient faits en matière de sécurité routière. C'est ainsi que lors du Comité Interministériel de la sécurité Routière qui s'est tenu le 18 décembre dernier, de nombreuses mesures ont été décidées, qui couvrent l'ensemble des champs concernés, depuis la formation du conducteur jusqu'à l'action sur les infrastructures. Le dispositif de contrôle et de sanction des infractions aux dispositions du code de la route est essentiel pour impulser une véritable modification du comportement des conducteurs et une généralisation de la conduite apaisée et citoyenne. C'est pourquoi, observant que seule une diffusion importante de moyens modernes de constat et de traitement des infractions est de nature à améliorer de manière suffisante la probabilité qu'ont les usagers d'être contrôlés, le Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 18 décembre 2002 a décidé que seraient mis en place, au cours des trois prochaines années, 1000 appareils de contrôle automatisés avec une première tranche de 100 unités dans le courant du deuxième semestre 2003.

Le déploiement de ces nouveaux appareils vise à multiplier les contrôles des infractions. Il exige naturellement de les traiter dans des conditions juridiquement sûres. Les expérimentations en cours ont montré les obstacles à lever pour y parvenir. Outre les choix techniques, il faudra notamment régler les questions organisationnelles, juridiques ou industrielles.

La réussite de ce projet exige une communication de qualité tant à destination du public que des agents des services directement ou indirectement concernés.

Il s'agit donc d'un projet complexe, qui implique plusieurs départements ministériels, au premier rang desquels l'équipement, l'intérieur, la justice et le budget, mais aussi l'industrie et les services du premier ministre comme ceux chargés de la sécurité des systèmes d'information.

Monsieur Raphaël BARTOLD
Préfet

C'est la raison pour laquelle a été décidée la mise en place d'une mission interministérielle spécifique pilotée par le Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer.

La mission, coordonnant et impulsant l'action des équipes mises sur pied au sein de chacun des ministères concernés, devra préparer le déploiement prévu par les décisions du CISR, et se fixer comme objectif de permettre au Ministre de l'Intérieur de lancer la ou les consultations nécessaires à ce déploiement, avant la fin du deuxième trimestre de 2002.

La mission constituera avec un représentant de chacune de ces équipes **un comité de pilotage** du projet qui en assurera une revue périodique.

Cette mission devra analyser les expérimentations en cours et les exemples étrangers afin d'en tirer les éléments pertinents. Elle exploitera les résultats des études disponibles, notamment sur les questions d'architecture et de sécurité.

Les membres de la mission piloteront le travail des équipes des différents ministères affectées au projet, et articuleront leurs travaux avec les services compétents et en particulier avec les membres du GIPSR.

Ils pourront faire appel aux services d'experts juridiques et financiers dans le cadre d'une prestation d'assistance à la maîtrise d'ouvrage en cours de mise en place.

Cette mission fera un **compte rendu mensuel** de ses travaux, avec ses recommandations sur les décisions éventuelles à prendre pour les différents aspects du déploiement. Elle devra d'ores et déjà inscrire les choix techniques, qu'elle sera conduite à proposer, dans le cadre défini par le projet de loi sécurité routière qui sera discuté au parlement au cours du printemps.

Le premier de ces compte rendus précisera les modes de travail mis en place par la mission, et les conditions dans lesquelles **les documents nécessaires à la ou aux consultations de fournisseurs ou de prestataires, ainsi que son rapport, pourront être remis pour le 31 mai**, de manière à permettre le lancement des procédures de marché au cours du mois de juin, et la mise au point d'éventuels dispositifs organisationnels, législatifs ou réglementaires dans les délais utiles.

Elle déterminera par ailleurs, les conditions dans lesquelles, sans attendre la conclusion des contrats permettant de déployer ces 1000 stations de contrôle automatisé, une première implantation de 100 dispositifs peut être obtenue dans des délais plus brefs, si possible avant la fin de cette année.

La mission devra s'associer étroitement à l'avancement des dossiers suivants, qui conditionnent le déploiement du contrôle automatisé :

- Le choix des sites de déploiement, pour lequel une circulaire sera adressée aux Préfets pour déterminer les sites, préciser les critères, les modalités d'instruction des dossiers et les coordinations à effectuer.
- La question de l'organisation des procédures d'homologation au titre des Equipements de la Route doit être prise en charge par le SETRA, les référentiels techniques étant validés par la commission de normalisation

Les travaux à mener, dont une première description figure dans l'annexe à la présente lettre, seront supervisés par l'un des membres de la mission représentant du ministère désigné dans le paragraphe identifiant le chantier en liaison permanente avec les autres membres de la mission.

Une véritable gestion interministérielle du projet sera mise en place. En effet, s'agissant du déploiement rapide d'un système innovant à beaucoup d'égards, et dont la réussite repose sur l'avancement coordonné de chantiers divers, les questions de coordination, de suivi des planning et des budgets ainsi que les procédures destinées à garantir la bonne intégration des matériels et des systèmes de traitement devront faire l'objet d'une conduite rigoureuse.

La formalisation des contrats et des documents de consultation nécessitera un examen par des spécialistes.

Une communication interne et externe adaptée devra accompagner le déploiement et sa préparation.

Le ministère de l'équipement assurera au titre de la gestion de projet, le secrétariat général du comité de pilotage.

Dans un souci de cohérence de l'ensemble, notamment dans la traduction des travaux sous la forme de documents de consultation à produire, le comité de pilotage devra assurer un processus de validation permanent.

Nous vous demandons de représenter le ministère de l'intérieur au sein de cette mission qui sera présidée par Jacques SICHERMAN, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées.

Vous vous appuierez sur les services du Ministère susceptibles de concourir à votre mission, et notamment la DSIC, mais également, la DGPN, la DLPAJ, le SIRP et le STIP, ainsi que les services, et notamment les services techniques de la Direction Générale de la Gendarmerie Nationale.

Sont mis à la disposition de votre mission le Capitaine Christophe MARCHE de la gendarmerie nationale et le Commandant Jean Dominique DEMAY de la police nationale.

Vous assurerez la coordination des chantiers plus spécialement confiés au Ministère de l'Intérieur.

Nous vous remercions d'avoir accepté de vous engager dans cette opération dont vous connaissez l'importance, et dont chacun mesure parfaitement, et les enjeux, et la difficulté.

Cette importance justifie que, si des difficultés particulières devaient surgir dans l'accomplissement de cette mission, vous n'hésitez pas à m'en faire part. ainsi qu'à Monsieur le délégué interministériel à la sécurité routière.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Préfet, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Le Directeur du Cabinet



Pierre GRAFF

Le Directeur du Cabinet



Claude GUÉANT

Annexe : Mission pour l'automatisation de la chaîne Contrôle Sanction
Identification des travaux à mener

Appareils de constatation et d'enregistrements des infractions

Il s'agit de dresser la liste des exigences fonctionnelles que devront remplir les appareils de contrôle. On s'appuiera pour cela sur les cahiers des charges mis au point pour les sites expérimentaux, sur les études antérieures et sur les travaux du groupe de normalisation, en prenant en considération les contraintes les méthodes industrielles et les conditions de production des entreprises du secteur concerné, comme aussi les éclairages que peut donner l'analyse des expériences étrangères.

Un examen particulier des dispositions relatives aux homologations sera effectué.

Ministère de l'Équipement (en liaison étroite avec le ministère de l'intérieur et le ministère de la justice)

Organisation de la chaîne de traitement et système d'information :

La mission devra proposer une organisation de la chaîne de traitement, avec les degrés d'externalisation qui lui paraissent possibles et souhaitables, après en avoir précisé les conséquences en terme d'organisation des services

Sur ces bases, le cahier des charges devra préciser les éléments suivants :

- délimitation du périmètre de l'application (en particulier les interfaces avec d'autres systèmes comme FNI, GAIA, CYCLOPE, Registre Timbre – Amende, WINAF et les appareils de constatation).
- définition de l'architecture technique,
- prise en compte la sécurité

Ministère de l'Intérieur

Ingénierie Financière

La mission devra proposer des réponses aux questions soulevées pour le financement de l'opération qui sont de trois natures :

Celles qui touchent au processus de recouvrement des amendes, et à ses interfaces avec le processus de traitement des infractions

Celles qui touchent aux modalités de financement de l'opération à partir de du prélèvement sur le produit des amendes

Celles qui ont trait à la rédaction des documents de la consultation, et particulièrement à l'introduction dans ces derniers des mécanismes issus des réflexions menées sur les deux points ci dessus et à la structuration des propositions correspondantes à demander aux prestataires potentiels dans le cadre du financement et de la réalisation des investissements, ainsi que pour la couverture des frais d'exploitation et de maintenance.

Ministère du Budget

Qualification du système

Il conviendra d'étudier et de définir les contraintes liées aux conditions légales d'administration de la preuve, de manière à introduire dans les documents de consultations, les obligations à remplir par les titulaires en matière d'homologation des matériels, d'organisation des systèmes d'information pour garantir la fiabilité et la sécurité des traitements et les modalités de conservation et de présentation des preuves. Les obligations du contractant par rapport aux procédures d'autorisation CNIL seront précisées.

Ministère de la Justice, (un appui spécifique est à demander à la DCSSI)

Evaluation

Les travaux d'évaluation du dispositif devront être mises en œuvre dès le début du déploiement, et dans la mesure du possible s'appuyer sur des observations préalables sur les sites. Le cahier des charges précisera les objectifs de ces évaluations et en tant que de besoin les références méthodologiques à utiliser.

Ministère de l'Équipement

Suivi des expérimentations :

Les expérimentations en cours sont de nature à livrer des enseignements précieux sur les conditions de réussite de la mise en place et du fonctionnement effectif de dispositifs de contrôle automatisé. C'est pourquoi il est important que chaque membre de la mission puisse, à travers leur suivi, au delà des problématiques propres au domaine dont il est plus spécifiquement chargé, conserver une vision globale de ces conditions, en suivant personnellement plusieurs de ces expérimentations.

Réparti entre tous les membres de la mission

Liste des personnes qui ont participé ou ont été associées aux travaux de la mission

Noms/Site - Adresse/TEL – Fax/Mails

- **AGHROUM** Christian
INTERIEUR/Commissaire principal/FSSI/MISILL :
01.56.04.72.42/fax :01.56.04.73.60/06.62.99.07.15/Christian.aghroum@interieur.gouv.fr
- **ANTOINE** Patrick commandant
DGGN :
01.53.65.45.56/fax :01.53.65.45.29/patrick.antoine@gendarmerie.defense.gouv.fr
- **APAIRE** Etienne
INTERIEUR/Conseiller Judiciaire Cabinet Ministre de l'Intérieur
01.40.07.26.26/etienne.apaire@interieur.gouv.fr
- **AUVINET** Jean-Marie
INTERIEUR/DAPN/Cabinet
jean-marie.auvinet@interieur.gouv.fr
- **BARAN** Philippe
INTERIEUR/DGPN
philippe.bara@interieur.gouv.fr
- **BARD** Jean
FINANCES
Jean.bard@cp.finance.gouv.fr
- **BARTOLT** Raphael
METLTM/DSCR/CSA
01.40.81.36.67fax:01.40.81.38.30/raphael.bartolt@equipement.gouv.fr
- **BAUDEZ** Gildas
Société Carte Blanche Conseil
01.42.41.21.21
gildas.baudez@cbconseil.com
- **BERDOULAT** Pascale
INTERIEUR/DCSP
01.40.07.29.57/pascale.berdoulat@interieur.gouv.fr
- **BIZARRI** Alcide
DSCR
01.40.81.82.73/fax:01.40.81.81.99/alcide.bizarri@equipement.gouv.fr
- **BOLOIN** Michel
National/CITER
- **BOUR** Roger
METLTM/CETE EST
03.87.20.45.16/roger.bour@equipement.gouv.fr
- **BOURLES** Eric
METLTM/DSCR/R
01.40.81.81.36/eric.bourles@equipement.gouv.fr
- **BOURNON** Loic/DCSSI
01.41.46.37.18/loic.bournon@sgdn.pm.gouv.fr
- **BOUTONNET** Christophe
INTERIEUR/DSIC/SDEL
01.56.77.72.70/christophe.boutonnet@interieur.gouv.fr
- **BRANDT** Philippe
philippe.brandt@sgdn.pm.gouv.fr
- **BRIQUET** Philippe
METLTM/SETRA
01.46.11.32.65/fax :01.45.36.83.65/philippe.briquet@equipement.gouv.fr
- **BUILLY** Pierre
INTERIEUR/DLPAJ/CSR
01.40.07.24.52/pierre.builly@interieur.gouv.fr

- **CAILLOZ** Thierry Lieutenant Colonel
DGGN
04.79.71.82.01/thierry.cailloz@gendarmerie.defense.gouv.fr
- **CANEL** Annie
METLTM/DSCR/D
01.40.81.81.38/fax:01.40.81.81.99/annie.canel@equipement.gouv.fr
- **CANEPA** Daniel
INTERIEUR/Cabinet du Ministre de l'Intérieur
01.40.07.20.10/daniel.canepa@interieur.gouv.fr
- **CARBALLAL** Anne-Marie
Responsable Fichier National du permis de conduire
anne-marie.carballal@interieur.gouv.fr
- **CASELLES** Vincent
INTERIEUR/Chef du bureau équipement et exploitation
01.57.24.10.30/vincent.caselles@interieur.gouv.fr
- **CAUSSE** Philippe(lieutenant colonel)
DGGN/SDTI/Fort de Rosny sous Bois
01.53.65.43.71/dggn.bsis@wanadoo.fr
- **CHAPUIS** Rolland
INTERIEUR/SCCOPOL
rolland.chapuis@gendarmerie.defense.gouv.fr
- **CHARBONNIER** Emmanuel
INTERIEUR/DSIC
01.40.57.95.82/emmanuel.charbonnier@interieur.gouv.fr
- **CHAUDET** Patrick
INTERIEUR/DCSP
patrick.chaudet@interieur.gouv.fr
- **CHEVREUIL** Martial
Société Isis
01.30.48.47.49/m.chevreuil@isis.tm.fr
- **COLDEFY** Jean
ALGOE
9 bis, route de Champagne 69134 Ecully Cedex/jean.coldefy@algoe.fr
- **COMEAU** Pascale
INTERIEUR/PP
pascale.comeau@interieur.gouv.fr
- **COUDERC** Alain
FINANCES/DGCP Bureau 4A
01.53.18.83.22/alain.couderc@cp.finances.gouv.fr
- **CROSSON-DU-CORMIER** Rémi
JUSTICE/IGSJ
01.44.77.68.99/fax01.44.77.78.78/remi.crosson-du-cormier@justice.gouv.fr
- **DAUX** Jacques
INTERIEUR/OMP Tribunal de Police de Paris
01.40.79.62.75/Jacques.daux@interieur.gouv.fr
- **DE-LAVERNEE** Christian
christian.de-la-vernee@interieur.gouv.fr
- **DEMAY** Jean-Dominique
INTERIEUR/DGPN/IGPN/Mission CSA
01.40.81.35.05/06.99.32.52.91/fax :01.40.81.38.30/jean-dominique.demay@equipement.gouv.fr
- **DEMOLINS** Laurent(colonel)
DGGN/SOE/SDE/BPACR
01.53.65.45.55/laurent.demolins@gendarmerie.defense.gouv.fr
- **DENIS** M
HERTZ/informatique
- **DERVIEUX** Valérie
JUSTICE/DACG
valerie.dervieux@justice.gouv.fr
- **DESCOUX** Jean-Marc (Commandant)

- DGGN/BPACR
01.53.65.45.54/dg.routgend@wanadoo.fr
- **DEVIN** Eric
eric.devin@industrie.gouv.fr
 - **DELECROIX** Marc
EUROPCAR
01.30.44.91.81
 - **DOLO** Pierre Général Gendarmerie
DGGN/
01.53.65.45.02/pierre.dolo@gendarmerie.defense.gouv.fr
 - **DUBOIS** Christophe
METLTM/CETE LYON
04.72.14.31.27/christophe.dubois@equipement.gouv.fr
 - **DUHOT** Florence
JUSTICE
01.44.77.62.36/Florence.duhot@justice.gouv.fr
 - **DUSSAUD** Christophe
METLTM/CETE LYON
04.72.14.32.07/christophe.dussaud@equipement.gouv.fr
 - **DUTHOIT** Philippe
Société STERIA
01.34.88.61.52
philippe.duthoit@steria.com
 - **EL ANDALOUSSI** Béatrice
INTERIEUR/Préfecture de Police Brigadier
beatrice.elandalousi@interieur.gouv.fr
 - **ENSAMES** Liliane
INTERIEUR/SIRP
01.49.27.31.34/liliane.ensames@interieur.gouv.fr
 - **FONS** Luc
JUSTICE
01.44.77.77.05/luc.fons@justice.gouv.fr
 - **FRANCES** Raoul
INTERIEUR/Attaché Police Nationale Bureau Marchés Publics
01.40.57.93.25/fax :01.40.57.59.57/raoul.frances@interieur.gouv.fr
 - **GAC** Georges
METLTM
01.40.81.81.94/georges.gac@equipement.gouv.fr
 - **GALLET** Alain
DCSSI-Conseiller en SSI
01.41.46.37.35/fax 01.41.46.37.01/alain.gallet@sgdn.pm.gouv.fr
 - **GARCIA** (Adjudant)
DGGN
 - **GARNIER** Francis
INTERIEUR/ Sous direction de l'Informatique et des Télécommunications
01.40.79.72.46/fax :01.40.79.77.08/francis.garnier@interieur.gouv.fr
 - **GERBER** Michel
INTERIEUR/DGPN
 - **GOERGEN** Alain
METLTM
01.40.81.98.02/alain.goergen@equipement.gouv.fr
 - **GOMEZ** Jacques
INTERIEUR/SCTIP
jacques.gomez@interieur.gouv.fr
 - **GRAFF** Pierre
Adjoint Chef de Cabinet
METLTM
01.40.81.21.22/Pierre.graff@equipement.gouv.fr
 - **GUEANT** Claude

INTERIEUR/Directeur de Cabine du Ministre de l'Intérieur
Claude.gueant@interieur.gouv.fr

- **GUEPRATTE** Etienne
INTERIEUR
01.40.07.28.17/Etienne.guepratte@interieur.gouv.fr
- **GUILINI** Denis
HERTZ
Denis.guilini@hertz.fr
- **GUILLIER** Jean-Loup
FINANCES/DGCPBureau 4A
01.53.18.65.28/jean-loup.guillier@cp.finances.gouv.fr
- **GUILLOU** Hervé
FINANCES/DGCP
01.53.18.33.04/Fax01.53.18.36.56/herve.guillou@cp.finances.gouv.fr
- **GUIRAUD** Philippe
INTERIEUR/SCTIP
01.40.07.68.55/philippe.guiraud@interieur.gouv.fr
- **GUYON** Benoit
INTERIEUR
Bureau des moyens mobiles des services de Police
01.40.57.55.44/06.83.59.02.69/fax :01.40.57.56.60/benoit.guyon@interieur.gouv.fr
- **HAPPIETTE** Michele
INTERIEUR
michele.hapiette@interieur.gouv.fr
- **HERMANT** Laurence
STRATEUS
01.40.41.56.11/laurence.hermant@strateus.com
- **JACOPIN** Claude
INTERIEUR/DSIC
claud.jacopin@interieur.gouv.fr
- **JANIN** Jean-François
METLTM/DSCR
01.40.81.82.69/fax :01.40.81.82.69
jean-francois.royal@equipement.gouv.fr
- **JOUANNO** Chantal
INTERIEUR/Cabinet du Ministre de l'Intérieur
01.49.27.36.16/Chantal.jouanno@interieur.gouv.fr
- **JUSTE** Samuel
samuel.juste@industrie.gouv.fr
- **JUVENCE** Didier
METLTM/DSCR
01.40.81.29.50/didier.juvence@equipement.gouv.fr
- **KHOURY** Ziad
INTERIEUR/DLPAJ
ziad.khoury@interieur.gouv.fr
- **KISTER** Janine
JUSTICE
01.44.77.64.48/janine.kister@justice.gouv.fr
- **L'ANCIEN** Yann
INTERIEUR/PP/Cabinet
01.53.71.27.71/yann.lancien@interieur.gouv.fr
- **L'HUILLIER** Marcel
METLTM/HFD/FSSI
01.40.81.79.01/fssi.hfd@equipement.gouv.fr
- **LADREYT** Jean-Pierre
INTERIEUR/MISILL/DAPN
01.40.57.51.57/fax:01.40.57.59.57/jean-pierre.ladreyt@interieur.gouv.fr
- **LAGAUTERIE** Corinne
INDUSTRIE/DARPMI/SDMétrologie

- 01.43.19.52.10/fax:01.43.19.65.01/corinne.lagauterie@industrie.gouv.fr
- **LALLEMEAND** Didier (HFD)
FINANCES/
didier.lallemand@hfd.finances.gouv.fr
 - **LALOY** Jean-Marc
INTERIEUR/HFD/FSS
185/87 quai du docteur Dervaux 92600 Asnières
01.56.04.75.59/jean-marc.laloy@interieur.gouv.fr
 - **LAPORTE** Michel
Président CNPA
mlaporte@cnpa.fr
 - **LASSERRE** (capitaine)
DGGN Sous-direction Télécom Informatique Fort de Rosny sous Bois
01.53.65.43.81/dggn.bsis@wanadoo.fr
 - **LATOURNERIE** Jean-Yves
INTERIEUR/Direction DSIC
01.40.57.56.20/Jean-yves.latournerie@interieur.gouv.fr
 - **LE GALLOU** Jean-Yves
INTERIEUR/IGA
06.08.30.11.29/jyig@noos.fr
 - **LEBRUN** Dominique
METLTM/ Conseiller technique
01.40.81.32.18/Dominique.lebrun@equipement.gouv.fr
 - **LEDOUX** Gilbert
JUSTICE
Gilbert.ledoux@justice.gouv.fr
 - **LEGER** Benoit
01.40.81.36.9701.40.81.38.30/bleger@stealau.com / benoit.leger@i-carre.net
 - **LEMATRE** François
INTERIEUR/DLPAJ/CSR
[01.40.07.24.52/fax :01.40.07.60.54/
francois.lematre@interieur.gouv.fr](mailto:01.40.07.24.52/fax:01.40.07.60.54/francois.lematre@interieur.gouv.fr)
 - **LEPLAT** François
METLTM/DSCR/D
[01.40.81.81.54/fax :01.40.81.81.98/francois.leplat@equipement.gouv.fr](mailto:01.40.81.81.54/fax:01.40.81.81.98/francois.leplat@equipement.gouv.fr)
 - **LERAY** Cécile
METLTM/DSCR
01.40.81.82.55/cecile.leray@equipement.gouv.fr
 - **LEVANTI** Michèle
METLTM/DSCR/SR
01.40.81.80.75/michele.levanti@equipement.gouv.fr
 - **LHOUMEAU** Patrick
DGGN/Colonel/
Patrick.lhoumeau@gendarmerie.defense.gouv.fr
 - **LIQUIERE** Jacques (Capitaine)
DGGN
01.79.71.82.87/Jacques.liquiere@gendarmerie.defense.gouv.fr
 - **LOEILLOT** Bruno
ARIS/Directeur Informatique
01.49.89.55.55/b.loeilLOT@aris.fr
 - **LUDWIG** Dominique
INTERIEUR/DOPC
01.53.71.28.32/Dominique.ludwig@interieur.gouv.fr
 - **MARAUIX** Patrick
INTERIEUR/DSCI/SDEL/BPAT
01.40.57.95.57/patrick.marauix@interieur.gouv.fr
 - **MARCHADOUR** Yan
DGGN
01.53.65.42.00/yan.marchadour@gendarmerie.defense.gouv.fr

- **MARCHE** Christian(Chef d'Escadron)
DGGN/ Détaché au Ministère de l'Équipement
01.40.81.35.26/06.11.03.33.72/christian.marche@equipement.gouv.fr
- **MARIO**
INTERIEUR
- **MARLAND** Pascal
HERTZ
p.marland@hertz.fr
- **MAUDELONDE** Claude (HFD)
FINANCES/
claude.maudelonde@hfd.finances.gouv.fr
- **MELLION** Stéphanie
JUSTICE
01.44.77.22.12/stephanie.mellion@justice.gouv.fr
- **MILEWSKI**
LOCAPLAN
01.34.80.81.04
- **MORACCHINI** Philippe
EUROPCAR/Business analyst
01.30.44.97.92/moracchinip@europcar.com
- **MORAUD** Jean-Christophe
INTERIEUR/Sous directeur Administration Générale Direction des Systèmes d'Information et de Communication
01.40.57.51.73/fax :01.40.57.54.96/06.89.90.40.25/jean-christophe.moraud@interieur.gouv.fr
- **MOUGARD** Jean-Michel
INTERIEUR/Sous Direction de la Logistique
01.40.57.93.17/06.86.50.56.37/fax :01.45.78.08.25/jean-michel.mougard@interieur.gouv.fr
- **MUSSO** Jean-Pierre
INTERIEUR
15 rue Cambacères
01.49.27.36.16/01.49.27.36.19/fax :01.40.07.24.06/jean-pierre.musso@interieur.gouv.fr
- **MUTZ** (Directeur Général)
DGGN/
- **OLIVERI** Jean-Michel
DGGN/ COLONEL
Jean-michel.oliveri@gendarmerie.defense.gouv.fr
- **OZIOL** Francis
METLTM/Sous directeur SRI
01.40.81.80.61/francis.oziol@equipement.gouv.fr
- **PACAULT** Jean-Francois (HFD)
FINANCES
Jean-francois.pacault@hfd.finances.gouv.fr
- **PAJOT** Georges
INTERIEUR/PP/DCTC
01.55.76.20.69/fax:01.55.76.27.03/georges.pajot@interieur.gouv.fr
- **PAPPALARDO** Bernard (colonel)
DGGN/SPM
35 rue Saint Didier 75016
01.53.65.42.02/fax :01.53.65.42.98/06.08.58.69.78/bernard.pappalardo@gendarmerie.defense.gouv.fr
- **PASTORINI** Bernard
INTERIEUR/MISILL/DCSP
01.49.27.40.52/fax :01.49.27.36.83/bernard.pastorini@interieur.gouv.fr
- **PASTOT** Céline
CNPA/celine.pastot@cnpa.fr
- **PAULIN** Sarah
Société Isis
01.30.48.47.49/s.pauli@isis.tm.fr
- **PAYS** (lieutenant colonel)
DGGN

- **PERROTIN** Thierry
DCSSI
01.41.46.26.20/06.75.17.24.71/thierry.perrotin@sgdn.pm.gouv.fr
- **PEYRE** Christian
FINANCES/DGCPBureau 4A
01.53.18.34.55/christian.peyre@cp.finances.gouv.fr
- **PICHON** Antoine
INTERIEUR/01.40.57.99.12/fax:01.40.57.90.90/antoine.pichon@interieur.gouv.fr
- **PIETRI** Antoine
JUSTICE
01.53.00.76.16/Antoine.pietri@justice.gouv.fr
- **POCHET** Jean-Marie
JUSTICE
01.53.00.76.61/jean-marie.pochet@justice.gouv.fr
- **POIRRET** Patrick
JUSTICE/DACG
Sous Directeur
01.44.77.65.18/patrick.poirret@justice.gouv.fr
- **QUATRE** Michel (HFD)
METLTM
01.40.81.75.02/Michel.quatre@equipement.gouv.fr
- **QUIGNIOT** Roger
JUSTICE/DACG
roger.quigniot@justice.gouv.fr
- **RIGAL** Daniel
Syndiat FNLV
drigal@e-tlf.com
- **RIOUFOL** Régis
METLTM/DSCR/R
01.40.81.80.85/regis.rioufol@equipement.gouv.fr
- **RIVARD** Stéphane
FINANCES
Sous direction de la Comptabilité
stephane.rivard@cabinet.finances.gouv.fr
- **ROBICHON** Yves
METLTM
Directeur Adjoint DSCR
01.40.81.81.26(secrétariat)/yves.robichon@equipement.gouv.fr
- **ROLLAND** Lucile
INTERIEUR/DGPN
lucile.rolland@interieur.gouv.fr
- **ROMAND-MONNIER**
Adjointe de Mme CARBALLAL
claire.romand-monnier@interieur.gouv.fr
- **ROUSSEL** Bruno
INTERIEUR/DSIC
bruno.rousseau@interieur.gouv.fr
- **ROUZEAU** Michel
INTERIEUR/DGPN
01.40.07.64.77/michel.rouzeau@interieur.gouv.fr
- **ROYAL** Jean-François
METLTM/IDSR/DSCR/D
Conseiller Technique Gendarmerie
01.40.81.80.52
- **ROZEN** Georges
METLTM/CGPC/cour des comptes
01.43.67.15.22/georges.rozen@equipement.gouv.fr
- **SABLAYROLLES** JM
- **SAUTEREAU-DU-PART** Simon-Claude

- JUSTICE/HFD
simon-claude.sautereau-du-part@justice.gouv.fr
- **SAUTIER** Jean-François
INTERIEUR/DGPN/Cabinet du Ministre de l'Intérieur
01.40.07.27.11/jean-francois.sautier@interieur.gouv.fr
 - **SCHIBER** Thomas
FINANCES/DGCP
 - **SCHMIDT** Carole
DGGN
01.40.29.26.27/carole.schmidt@gendarmerie.defense.gouv.fr
 - **SEGALA** Marcel
INTERIEUR/PPD Direction de la logistique
01.40.79.74.07/fax :01.40.79.77.25/marcel.segala@interieur.gouv.fr
 - **SICHERMAN** Jacques
METLTM/Mission CSA
01.40.81.35.38
 - **SZAWROWSKI** Anne-Sophie
Anne-sophie.szawrowski@cp.finances.gouv.fr
 - **TALLON**(Aspirant)
DGGN/SIRPA
01.53.65.41.66/gendinfo@gendarmerie.defense.gouv.fr
 - **TERRIER** Jean-claude
INTERIEUR
01.53.71.28.48/jean-claude.terrier@interieur.gouv.fr
 - **TESSIER** Alain
FINANCES/DAJ
01.44.97.23.86/alain.tessier@daj.finances.gouv.fr
 - **TEXIER** Jean-Marc
DGGN
01.53.65.44.60/Jean-marc.texier@gendarmerie.gouv.fr
 - **THYBAUD**. F (Directeur)
ARIS/
01.49.89.55.55/f.thybaud@aris.fr
 - **TROMBONE** Eugène
INDUSTRIE
eugene.trombone@industrie.gouv.fr
 - **VACHEZ** Pascale
FINANCES
 - **VALLEE** Philippe
12 Rue Paul Dautier BP 58 78142 Vélizy Cedex
01.34.88.60.84/06.10.34.25.64/Fax :01.34.88.60.07/philippe.vallee@steria.com
 - **VAN-MARIS** Bernard
INDUSTRIE/bernard.van-maris@industrie.gouv.fr
 - **VERNIER** Frédéric
INTERIEUR/DPAFI/Sous direction du contrôle de gestion et des études
01.56.77.75.01/06.77.13.53.40/frederic.vernier@interieur.gouv.fr
 - **WALMETZ** Alain (HFD)
INTERIEUR
01.56.04.76.54/Alain.walmetz@interieur.gouv.fr
 - **WATIN-AGOUARD** Marc
DGGN/Conseiller MISILL pour la Sécurité
Marc.watin-agouard@gendarmerie.defense.gouv.fr
 - **WEISSEN** Michel
AVIS
michel.weissen@avis.fr

Liste des services ayant contribué aux travaux

Ministère de l'Équipement

Direction de la Circulation et de la Sécurité Routière (**DSCR**)

Service Route (**RR**)

Service Interministériel Communication **IC**

Direction des Routes (**DR**)

Service d'études techniques des routes et des autoroutes (**SETRA**)

Centre d'Etude sur les Réseaux des Transports (**CERTU**)

Centre d'Etude Technique de l'Équipement de l'Est, de Lyon, Méditerranée, du Sud-Ouest (Z.E.L.T) (**CETE**)

Hauts Fonctionnaires Défense (**HFD**)

Ministère de l'Intérieur

Compagnie Républicaine de Sécurité (**CRS**)

Direction Centrale de la Sécurité Publique (**DCSP**)

Direction générale de la Police Nationale (**DGPN**)

Direction des Libertés Publiques et des Affaires Juridiques (**DLPAJ**)

Direction des Systèmes d'Information et de Communication (**DSIC**)

Hauts Fonctionnaires Défense (**HFD**)

Inspection Générale de l'Administration (**IGA**)

Préfecture de Police de Paris (**PP**)

Service de Coopération Technique International de Police (**SCTIP**)

Service de informations et des relations publique (**SIRP**)

Haut Fonctionnaire Défense (**HFD**)

Ministère de la Justice

Direction des Affaires Criminelles et des Grâces (**DACG**)

Inspection Générale des Services Judiciaires (**GSJ**)

Haut Fonctionnaire Défense (**HFD**)

Ministère de l'Économie et des Finances et de l'Industrie

Direction des Affaires Juridiques (**DAJ**)

Direction Générale de la Comptabilité Publique (**DGCP**)

Laboratoire National d'Essai (**LNE**)

Sous-Direction de la Métrologie/ Direction de l'Action Régionale et de la Petite et Moyenne Industrie
(**SDM/DARPMI**)

Gendarmerie Nationale

Service des Opérations et de l'Emploi (**SOE**)

Service des Plans et Moyens (**SPM**)

Service d'Information des Relation Publiques de l'Armée (**SIRPA**)

Service du Premier Ministre

Direction Centrale de la Sécurité des systèmes d'Information (**DCSSI**)

Liste des groupes de travail qui se sont réunis dans le cadre de la mission

Groupes de travail

- «Marchés » :
- « Consignation »:
- « Métrologie »:
- « Communication »:
- « Sécurité »:
- « loueurs de véhicules »
- « Procès verbaux et véhicules étrangers »:
- Rencontre de la mission CSA avec la Préfecture de Police
- « Avis de contravention »

Par ailleurs des travaux ont été conduits sous d'autres formes sur :

- Le recouvrement
- La préparation du dossier CNIL
- Les spécifications techniques des appareils
- L'homologation au titre des équipements de terrain
- Le choix des sites.

Visites effectuées dans le cadre de la mission

- 27 Février 2003
« Site d'expérimentation de Chambéry et du Tunnel de Fréjus »
- 28 Février 2003
« Site d'expérimentation de Lyon »
- 04 Mars 2003
« Val-de-Marne –projet A4-A86 »
- 05 Mars 2003
« rencontre avec les responsables du contrôle sanction automatisé aux Pays Bas et visite des du site pilote près de Rotterdam »
- 11 Mars 2003
« Centre d'Encaissement des Amendes de Rennes »
- 21 Mars 2003
« Site d'expérimentation d'Angers »
- 24 Mars 2003
« Site d'expérimentation de Poitiers »
- 07 Avril 2003
« site d'expérimentation Nice »
- Site d'expérimentation de Saint-Etienne
- Site d'expérimentation de Metz

Liste des entreprises rencontrées

Société ADVISOR

Société ATOS Origin

Société BULL

Société CAPGEMINI

Société COFIROUTE

Société CONSULTING GROUP

Société EDS

Société EGIS

Société e-GOV Solutions

Société FUJITSU

Société GATSO

Société GTIE

Société IMDS

Société I-SAT

Société POSITIVE

Société POST-EASY

Société SAGEM

Société SOFIPOSTE

Société SOPRECOM

Société SUN

Société THALES

Sociétés MERCURA – SOPRECOM – POST EASY

Association des présidents de l'Association Française des Sociétés d'Autoroutes

Mission interministérielle pour le déploiement du contrôle automatisé

Premier rapport intermédiaire

(en vue de la réunion du 12 mars 2003)

D) Mise en place et organisation de la mission :

La mission interministérielle, installée le 12 février dernier, a été structurée dans le cadre de lettres de mission adressées par les Ministres de l'Intérieur et de l'Équipement à Jacques Sicherman ingénieur général des ponts et chaussées et Raphaël Bartolt, Préfet, par le Ministre des finances à Hervé Guillou sous directeur, et par le Garde des Sceaux à Patrick Poirret, sous directeur.

Des lettres aux directeurs des administrations dont le concours est nécessaire seront également proposées à la signature des cabinets.

La mission s'appuie sur la participation active de représentants des quatre ministères concernés, qui ont participé au séminaire monté le lundi 17 février pour permettre à tous de prendre connaissance des études déjà réalisées et de faire part de leur vision sur les points à approfondir, de manière à pouvoir structurer le programme de travail.

Elle s'appuie sur une équipe permanente qui outre les destinataires des lettres de mission, comprend, depuis l'origine JF Janin et Annie Canel, depuis le 24 février Alain Goergen, ingénieur de l'équipement, le capitaine Marche, installé dans les locaux de l'Arche depuis le 24 février également, et le commandant de police Demay qui participe aux réunions de travail depuis la même date. Une secrétaire est également en place depuis le 17 février. En revanche, un poste administratif important n'est pas pourvu, ce qui rend un peu délicat le suivi pratique de l'ensemble des chantiers et de leur financement, et renvoie sur les autres membres la charge des procédures de commandes d'études, par exemple.

Deux bureaux ont été mis à la disposition de cette équipe au 32^e étage de l'Arche de la Défense dès le 17 février, et les bureaux nécessaires à son fonctionnement normal devaient être libérés dans la première quinzaine de mars.

Le séminaire du 17 février, qui a duré toute la journée, a réuni 28 personnes.

Après ce séminaire de lancement, la conduite du projet s'est poursuivie sous la forme de réunions hebdomadaires, en principe les mercredis matins, à laquelle sont conviés les membres permanents de la mission et les personnes éventuellement concernées par l'ordre du jour, mais qui sont ouvertes à toutes les personnes qui collaborent au projet.

La réunion du mercredi 26 février a permis de préciser les chantiers qu'il est nécessaire de mener pour atteindre les objectifs fixés à la mission (*annexe 1*), et de définir les responsables de chacun d'entre eux, qui ont pour certains présenté lors de la réunion du jeudi 6 mars leur plan de travail (modalités, délais, rendus intermédiaires...) Le suivi des sites expérimentaux ou en cours de développement a été réparti entre les membres de la mission au cours de cette réunion du 26 février.

La mission bénéficie, au-delà des membres permanents et de l'équipe installée à l'Arche, d'une présence soutenue et d'un appui actif de services comme la DSIC, la DSCR, la DLPAJ, la DACG, la DGCP, la DGGN, DARPMI (métrologie) et a obtenu l'affirmation de l'appui en cas de besoin, de la DAJ.

Des réunions de travail se sont tenues :

- 1) Entre les membres de l'équipe de conduite de l'opération
- 2) Pour lancer les travaux sur les développements informatiques avec les services du ministère de l'intérieur
- 3) Pour lancer les travaux sur les spécifications des matériels et de leur supervision avec des spécialistes de CETE
- 4) Avec les responsables du ministère des finances pour lancer les travaux sur le recouvrement
- 5) Sur plusieurs sites expérimentaux
- 6) Avec des responsables du contrôle automatisé Néerlandais
- 7) Au centre de recouvrement des amendes de Rennes avec les responsables du Ministère des Finances

II) Les contraintes à prendre en compte et les propositions qui en découlent pour la conduite des travaux

Il est très vite apparu que les contraintes de délai imposées pour une première consultation massive en juin conduisent à imposer des orientations spécifiques dans la conduite du projet et à structurer le travail de la mission:

- pour le déploiement massif sur trois ans
- pour une première phase destinée à assurer le fonctionnement le plus rapide possible de 100 appareils.

En effet,

- 1) certaines spécifications ne peuvent être (comme pour les développements informatiques de la chaîne de traitement par exemple) complètement précisées pour cette date, ce qui interdit d'imaginer une formule d'"ensémblier" qui externaliserait à un prestataire unique l'ensemble des fournitures, développements, mais aussi leur gestion, ce qui aurait pourtant pu permettre le financement de prestations de gestion d'un système, qui, quelque soit le degré d'automatisation, nécessitera des moyens en personnel pour le faire fonctionner. (Cela n'interdit pas cependant d'imaginer ultérieurement une reprise de l'ensemble du système sous cette forme, si c'est l'option qui en fin de compte venait à être prise)
- 2) Le seuls appareils comprenant des dispositifs numériques homologués ou susceptibles de l'être rapidement sont des systèmes de mesure de vitesse. Certes, il est important de prévoir à terme le plus proche possible, des contrôles automatisés dans d'autres domaines (les franchissements de feux ou l'utilisation abusive de voies réservées par exemple) où les attentes locales sont nombreuses, et c'est la raison pour laquelle la mission s'emploie, avec les services concernés, à déployer le dispositif juridique, et à produire les référentiels qui permettront de conduire à ces homologations qui pour le moment n'ont pas encore de définition juridique. Il reste que dans le très court terme, la sécurité juridique ne peut être assurée qu'avec le contrôle de la vitesse.

La mission a donc engagé la conduite de ses travaux sous une forme, qu'elle propose à la validation :

- Le lancement de consultations portant sur du matériel de détection de dépassement de vitesse, et éventuellement le développement des dispositifs de leur supervision (avec la maintenance de l'ensemble sur une durée à définir en fonction des contraintes des règles des marchés, probablement 5 ans) ;

Pour l'objectif de déploiement de 100 appareils en 2003, (dont une trentaine sont déjà installés ou en cours d'installation dans des sites expérimentaux) la mission va viser la production à la fin avril de spécifications techniques, en faisant l'hypothèse que sur ce nombre, les difficultés liés par exemple au choix des sites (*cf annexe 4*), mais aussi sur d'autres points pourront être résolues (*voir en annexe 1*) les tâches préalables indispensables)

Pour le déploiement plus massif, la mission vise une consultation plus tardive de deux ou trois mois, pour un marché à engager au début de 2004.

Il serait éventuellement suivi d'un autre, avec un décalage de quelques mois lié à la mise sur pied des procédures d'homologation (*annexe 2*), pour le contrôle d'autres infractions

- Pour ce qui est du développement nécessaire de systèmes de traitement des amendes, il est indispensable que le dispositif de traitement fonctionne dès que possible (par exemple, pour obtenir un fonctionnement correct dans les sites expérimentaux actuels), et au plus tard au moment de la mise en place des appareils issus des appels d'offres ci dessus.

La faiblesse de ces délais, et le choix fait pour le lancement d'une mission sous la forme sous laquelle elle a été mise sur pied conduisent à opter pour une certaine continuité dans l'action administrative telle qu'elle est ancrée dans la culture des services.

C'est ainsi que pour la chaîne de traitement des amendes, deux pistes sont empruntées simultanément et sont proposées à la validation :

- une piste de développement en régie par la DSIC qui permettra d'éviter les ruptures dans la chaîne actuelle de traitement police (et qui aura aussi le mérite d'alléger la charge des services pour toutes les infractions, pas seulement celles constatées par le biais de dispositifs automatiques) ; la DSIC indique être en mesure de faire fonctionner un tel système, y compris avec les interfaces avec le logiciel des OMP, sous 5 mois ; il est à noter que cela conduit à faire adopter, là où seront mis en place des dispositifs automatisés de contrôle, les logiciels de la police par les CRS et les forces de gendarmerie ; l'expression de cette voie lors d'un déplacement à Lyon n'a soulevé aucune opposition de la part de ces derniers services

- parallèlement, une expérimentation est prévue sur quelques sites, d'un système centralisé de traitement susceptible de fonctionner quelque soit les forces de l'ordre géographiquement concernées : son développement est en cours d'initiation (cahier des charges à écrire par la DSIC sur la base d'une définition fonctionnelle rédigée par l'équipe de la mission, pour une consultation rapide informelle de bureaux d'études) ; cette formule pourrait ouvrir la voie à une généralisation d'un centre de traitement centralisé, dans l'esprit des recommandations du rapport de l'IGA .

La mission est en attente de documents de la DSIC sur ces deux points, et notamment de son programme de travail, ainsi que de la documentation des travaux en cours pour permettre aux autres parties concernées par nos travaux d'en prendre en compte les interfaces.

Bien entendu, ces développements seront menés en supposant que les dispositions principales du projet de loi sur la sécurité routière seront adoptées au moins dans leurs principes actuels (notamment pour ce qui est de l'avis de contravention, adressé sans qu'il soit besoin de procédure particulière de procès verbal)

Par ailleurs, la question de la politique de sécurité d'ensemble de la chaîne, qui a fait l'objet de travaux approfondis, doit être précisée, notamment pour les éléments à prendre en compte dans la phase de consultation pour les appareils (*annexe 3*)

III) le planning :

La mission, n'est pas en mesure à ce jour de présenter un planning précis des opérations, les différents responsables des divers chantiers étant en train d'organiser leur domaine de responsabilité. Il faut noter ici que, malgré l'engagement exceptionnel des services impliqués, la participation à un projet complexe

de cette nature avec les contraintes du travail collectif (compte-rendus, rapports et délais à fixer) n'entre pas dans le champ de l'expérience et la culture de la plupart d'entre nous.

Cela pose du reste la question, à laquelle nous recherchons une solution, de l'appui à la maîtrise d'ouvrage pour la conduite d'opération, pour laquelle nous bénéficions de l'appui d'un bureau d'étude avec lequel la DSCR avait un contrat auquel nous avons pu nous raccrocher, mais qui arrive à échéance dans quelques semaines.

Les objectifs de production sont ceux indiqués ci dessus :

- Production d'un premier descriptif technique en fin avril pour une consultation en mai pour la première tranche d'environ 70 appareils (c'est à dire 100 moins ceux en installés ou en cours d'installation par ailleurs) ; cet objectif très ambitieux (avec un mois d'avance sur ce qui était envisagé comme objectif à la mission), et qui conduira peut être à accepter quelques imperfections a été fixé pour permettre un engagement de marché à l'automne, et une implantation avant la fin de l'année, sans que la crédibilité de ce planning grossier ait pu être réellement testée encore.

Cela suppose la définition dans les semaines qui viennent des contraintes diverses (*annexe 1*): contraintes d'interface avec les systèmes dont le développement se lance, juridiques (nature des données nécessaires à l'administration de la preuve), de sécurité (voir *annexe 3*), de choix de sites (*annexe 4*)...

- Production deux ou trois mois plus tard (délai à fixer en vue d'un objectif d'engagement du marché au début de 2004) des même éléments (sans imperfections cette fois) de descriptifs techniques
- Mise au point de dispositifs de traitement et de recouvrement permettant d'accueillir une masse importante de constats : l'objectif est que ces dispositifs fonctionnent au moment de la mise en place des matériels, donc à la fin de l'année au plus tard.

IV) Des décisions à valider ou à prendre :

Outre les orientations qui ont déjà été exposés, le travail de la mission a mis en lumière que des orientations sont à prendre :

- Dispositions à prendre qui ont une incidence sur les premières consultations ou sur lesquelles il serait utile de statuer dès à présent :

- *Des dispositifs automatisés mobiles?* Les premiers travaux, mais surtout les premiers contacts avec les forces de l'ordre, et des élus locaux ont bien montré l'intérêt de ne pas s'orienter exclusivement vers des dispositifs fixes, adaptés aux réseaux rapides, qui sont certes l'école de la vitesse, et à quelques points singuliers, mais moins au réseau moins circulé, qui est le lieu pourtant d'une majorité des accidents corporels. Une évaluation très sérieuse des expérimentations anglaises de contrôle automatisé qui vient de paraître va dans ce sens.

La mission propose : d'intégrer à la tranche de cette année 15 à 20 dispositifs mobiles de contrôle automatisé à répartir entre police et gendarmerie ; et 100 à 150 dans les acquisitions des deux années ultérieures.

- *Un contrôle spécifique des poids lourds :* des expérimentations mettent en évidence la difficulté, pour le moment, de résoudre techniquement avec des matériels homologués, la question du contrôle simultané pour des vitesses différentes de véhicules de type différents. (c'est la raison de l'échec de l'appel d'offre de l'an passé à Lyon). Par ailleurs, le contrôle des poids lourds implique une photo par l'avant, ce qui interdit de contrôler les motos.

La mission propose : de ne pas intégrer le contrôle spécifique des PL dans la première tranche, avec un mixage de photos par l'avant et par l'arrière, et d'étudier la question de manière plus approfondie pour les tranches de déploiement à lancer les mois suivants.

- La limitation du nombre d'appareil à moins de 900 dans la deuxième consultation pour le déploiement massif, pour réserver la possibilité, dans quelques mois, de lancer des procédures d'acquisition d'appareils de contrôles automatisés dans d'autres domaines que la vitesse

La mission propose : de réserver une centaine d'appareils pour d'autres infractions que la vitesse.

- *Définition du budget pour 2004* de manière à dimensionner une tranche ferme de ce marché

La mission propose : de valider le chiffre qui circule de 450 appareils pour 2004

- *La rédaction des documents du dossier de consultation à partir des spécifications techniques et la gestion de l'appel d'offre* :

La mission propose : de confirmer qu'il s'agit bien d'une mission dévolue à la DAPN pour les appareils fixes. Pour ce qui concerne le génie civil, les consultations seront prises en charge par l'équipement. Des conventions police gendarmerie seront élaborées pour les appareils mobiles.

- *La communication interne pour les services concernés par les évolutions prévisibles* :

La mission propose : de définir dès à présent le dispositif de prise en charge.

- *Politique de sécurité* : (Cf annexe 3)

La mission propose : la désignation d'une autorité responsable autorisant l'emploi du système dans son ensemble serait nécessaire

- *Homologation* : sans que cela ait d'effet sur les consultations immédiates compte tenu des choix proposés, il serait bon que la consultation des collectivités locales sur les modifications à apporter au décret d'octobre 2002 (Cf annexe 2), si elle s'avère indispensable, soit lancée sans attendre la promulgation de la Loi, de manière à gagner trois mois dans l'élaboration du dispositif d'homologation des appareils nécessaire au contrôle d'autres infractions que la vitesse.

La mission propose : de lancer, si c'est possible, la consultation des collectivités locales sur le projet de décret dès à présent

- Points sur lesquels il conviendra de prendre des positions à une étape ultérieure, mais qui pourraient faire l'objet d'études dès à présent :

- *L'exercice au niveau national d'une partie des responsabilités OMP* : (pour les missions qui n'entraînent pas de contact avec les juridictions, par exemple, examen des réclamations, amendes majorées non contestées...) ; il est clair que le flux des réclamations par lettres, même largement diminué en pourcentage, risque d'être difficilement gérable dans le cas d'une augmentation substantielle des constats

- *Le contrôle des véhicules étrangers* : Les premiers travaux ont mis en évidence, à la fois qu'une impasse totale sur la verbalisation des véhicules étrangers serait très mauvaise en termes de communication (notamment dans les régions de fort transit, comme A 31 ou la région lyonnaise, où la question a déjà été soulevée) et que ce traitement suppose, pour une bonne efficacité, la mise en place d'une unité centrale à la Chancellerie, qui, semble-t-il, avait déjà été envisagée, mais sans suite du fait des difficultés de financement des moyens nécessaires

- le principe d'une *utilisation du réseau RGT pour le système de contrôle automatisé* (sous réserve des études techniques sur les flux, les coûts des alternatives, et les implications en matière de sécurité)

- *Le principe d'un système d'assistance téléphonique aux contrevenants*, partie intégrante d'une politique de communication globale orientée également vers la pédagogie.

- *Le mode de gestion ultérieur du dispositif* : Cf ci dessous : une maîtrise d'ouvrage centralisée de l'ensemble du dispositif apparaît indispensable pour gérer les marchés, la maintenance, le financement de l'entretien et du fonctionnement, la vie du dispositif en fonction des progrès techniques, son développement etc....

La mission éprouve par ailleurs aussi le besoin d'avoir une connaissance précise des modalités de financement (modalités de mise en œuvre concrète des principes de "retour"), car au cours de ses rencontres lors de déplacements sur les sites locaux, la question lui est posée du mode d'intervention possible :

- des collectivités locales

- des sociétés concessionnaires d'autoroute

V) Le relais à prendre à la fin du deuxième trimestre :

L'organisation du travail sur le déploiement sous la forme d'une mission interministérielle que nous constituons a d'ores et déjà montré

- 1) qu'elle est probablement en état de conduire au premier résultat attendu, malgré une visibilité qui n'est pas encore totale
- 2) que la mobilisation des services concernés est très active

Il reste qu'à l'issue du délai donné à la mission, (fin du deuxième trimestre) il restera à gérer de nombreux chantiers, comme la suite du travail sur les développements informatiques et les questions d'organisation correspondantes, le dossier CNIL, la maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre des marchés dans leurs phases de consultation, de choix des offres et de recette, la conduite de l'évolution du recouvrement, le traitement des véhicules étrangers, l'organisation des tâches de l'OMP.....

Par la suite, il conviendra de prendre en charge (la question a du reste été soulevée lors de déplacements sur les sites d'expérience, mais aussi par les représentants de services associés à nos travaux) les questions liées à la gestion des dispositifs (marchés, financement et règlement des questions quotidiennes de fonctionnement, relations avec les demandeurs locaux d'installations complémentaires, observation des évolutions technologiques et adaptation du système à ces évolutions, gestion des sources financières et de leur affectation, etc....)

Toutes choses qui ne peuvent pas, quelle que soit la bonne volonté des services, se gérer dans la durée sous une forme adaptée à l'urgence initiale.

Il est donc nécessaire d'envisager dès à présent les modalités d'une structuration plus pérenne de la mission interministérielle, sous une forme à définir (administrative, para-administrative....)

VI) Annexes :

Annexe 1 : les chantiers à mener (pour les 100 et pour les 1000)

Annexe 2 : l'homologation pour les dispositifs qui ne sont pas constitués d'instruments de mesure (et projet de modification du décret d'octobre dernier pour tenir compte de la future loi, avec les modifications envisagées en gras)

Annexe 3 : la politique de sécurité

Annexe 4 : circulaire de la DISR aux préfets sur le choix des sites

Mission interministérielle pour le déploiement du contrôle automatisé

Deuxième rapport intermédiaire

Réunion du 9 avril 2003

D) L'avancement des travaux de la mission :

La mission a poursuivi ses travaux dans le sens des propositions validées lors de la réunion du 12 mars dernier, avec donc pour objectif le lancement avant fin mai d'une consultation se fixant comme objectifs

- 1) d'avoir une centaine d'appareils de contrôles installés à la fin de l'année, et de mener en parallèle toutes les études et travaux nécessaires au bon fonctionnement du système dont ces appareils constituent un des éléments : mise en place d'une chaîne adaptée de traitement des amendes, de recouvrement, de traitement des requêtes, des consignations, des amendes forfaitaires majorées etc....
- 2) de préparer l'engagement tout de suite après, d'une deuxième consultation, permettant de poursuivre le déploiement dès le début de 2004 dans la perspective des 1000 appareils de contrôle annoncés

Ce qui suit constitue l'état d'avancement des multiples chantiers de ce projet :

1) L'architecture générale du système :

Les membres de la mission, ont adopté lors de l'une des réunions hebdomadaires un schéma général du système qui intègre notamment les options prises au cours de séances de travail avec la chancellerie, sur l'organisation du travail des OMP.

Ce schéma général sert désormais de fil conducteur et d'instrument de cohérence de l'ensemble des travaux menés par chacun des services concernés.

Par ailleurs, une étude est confiée à un bureau d'études aux fins de déterminer de façon précise toutes les contraintes d'interface entre les dispositifs étudiés et à développer par des entités différentes, de manière à éviter tout risque d'incohérence entre eux.

Sous dossier 1 : architecture générale du système (schéma, et cahier des charges de l'étude des interfaces, note sur les Missions du Centre National de Traitement)

2) les appareils de contrôle et leur gestion (supervision et maintenance).

Un premier marché est en préparation, comme prévu, pour l'acquisition et la maintenance de 70 appareils fixes, ainsi que de 15 équipements mobiles destinés à la Gendarmerie Nationale et 15 pour la Police Nationale (la procédure de consultation sera conduite par la DAPN).

Le cahier des charges techniques est en cours d'étude et de rédaction par une équipe du CETE de l'Est avec objectif de finalisation pour fin avril comme prévu.

Sur la base de ce projet de CCTP, la DAPN a commencé l'élaboration du cahier des charges des clauses administratives.

La DAPN a établi un calendrier prévisionnel qui figure dans le sous dossier 2 "appareils de contrôle"

Le travail sur le cahier des charges implique des relations avec divers autres chantiers, notamment juridiques, pour la définition des informations qu'il est nécessaire de transmettre, et le chantier des homologations, pour les modalités de prise en compte des compléments d'homologations qui seront nécessaires, compte tenu de l'intégration indispensable de fonctionnalités de supervision non actuellement homologuées.

Les projets de marchés de la gendarmerie pour des appareils embarqués font l'objet de vérification de la compatibilité des choix retenus avec les contraintes d'intégration dans le reste de la chaîne automatisée.

*Sous dossier 2 : calendrier des opérations de passation du marché des 100
Systèmes de CSA Vitesse : éléments à prendre en compte pour l'élaboration du
cahier des charges
1^{ère} version du cahier des charges*

3) le choix des sites et l'implantation des appareils de contrôle

Le travail sur le **choix des sites pour le programme des 1000 et les politiques de contrôle** qui leur est attaché va commencer au fur et à mesure des premières réponses à la circulaire de la DISR. Les propositions pour les 100 premières implantations vous sont soumises ci-après. (sous-dossier 3)

Par ailleurs, un premier contact a été établi avec l'Association Française des **Autoroutes** pour définir des propositions d'implantation de sites de contrôle automatisé sur les autoroutes concédées.

Enfin, une consultation est préparée pour offrir aux services locaux, qui n'ont pas d'expérience en la matière, un appui pour la définition des travaux de génie civil, les raccordements et la recette des appareils.

Sous dossier 3 : les 100 premiers sites

4) la chaîne de traitement des amendes

La structure de la chaîne de traitement dans sa première phase purement administrative jusqu'à l'envoi de l'avis de contravention fait à présent, (Cf point 1) l'objet d'un accord général au sein de la mission.

Un bureau d'étude a été choisi, sur la base d'un cahier des charges réalisé par les permanents de la mission en liaison notamment avec la DSIC pour l'étude des spécifications permettant d'élaborer le cahier des charges d'une consultation pour le développement, la mise en place, et si possible la gestion ultérieure du centre national de traitement des dossiers d'amende, et des fichiers correspondants.

Pour des raisons de répartition actuelle des financements, il est proposé que ce marché, qu'il conviendra d'engager sur l'exercice 2003 pour une première tranche qui puisse fonctionner avec les premiers

appareils de constat installés, ait **pour PRM la DSCR** ; cette proposition doit être validée rapidement pour permettre l'engagement des premières étapes de la procédure dans les délais utiles. (il n'a pas encore été dressé de planning de ce développement, mais il est clair que l'objectif que l'on doit se fixer, même s'il semble très serré, est que le système de traitement fonctionne dès que les radars seront installés, même si l'amélioration entreprise par ailleurs par la DSIC de la chaîne locale traditionnelle WinOMP pourrait assurer un repli provisoire, mais alors en mode très restreint)

Pour la chaîne définitive, il reste à définir s'il doit s'agir de la poursuite de ce même marché, ou si l'ensemble du traitement doit être repris dans le marché pour la fourniture des 1000 appareils suivants de manière à constituer un prestataire unique.

La mission estime nécessaire que ce point soit traité dans une réunion spécifique avec les directeurs de cabinet, s'agissant d'un aspect structurant fondamental du futur dispositif (mode d'externalisation)

La question de l'**accès au fichier des immatriculations** semble résolue dans la structure actuelle du fichier par la mise en place d'une solution d'interrogation similaire à celle utilisée actuellement par les assureurs et par le GIE Argos. En effet, par la voie de connections nocturnes au FNI, il est possible de renseigner jusqu'à 150 000 demandes par nuit, ce qui semble très largement suffisant pour les premières années.

Une première réunion a eu lieu avec **les loueurs** pour envisager les modalités d'une consultation éventuelle de leur fichier de manière à résoudre la question des infractions de conducteurs de véhicules loués. Les sociétés de location de courte durée, représentées par le CNPA, sont d'accord pour étendre au plan national les échanges d'information déjà pratiqués avec la Préfecture de Police de Paris afin d'indiquer au centre national de traitement les coordonnées du locataire du véhicule. Les travaux techniques vont débiter avec eux.

La question spécifique des **étrangers** est particulièrement complexe ; elle a été évoquée dans le premier rapport de la mission, qui n'a pas encore abordé cette question de manière plus approfondie. Cependant, M. MARIN, Directeur des Affaires Criminelles et des Grâces, devrait nous confirmer par écrit que cet échange avec d'autres pays, dans la mesure où ne sont transmis que des numéros de plaques minéralogiques de véhicules étrangers, relève d'une simple procédure administrative et non judiciaire. Dans ce cas, des solutions d'accords bilatéraux d'échanges d'informations pourraient être amorcées.

Sous dossier 4 : lettre à M. MARIN, Directeur des Affaires Criminelles et des Grâces

5) le recouvrement

Les services de la direction générale de la comptabilité publique ont entrepris un travail très approfondi d'analyse de la structure de la chaîne de recouvrement à mettre en place, et des tâches à mener pour la mettre en place ; certaines seront conduites en interne au ministère des finances, d'autres seront à conduire par la mission CSA.

Le Ministère des Finances est en train d'apprécier le temps nécessaire pour le montage opérationnel d'une telle chaîne, qui est compliquée par un mécanisme totalement nouveau de consignation prévu par la nouvelle loi Sécurité Routière. L'objectif commun de la Mission est de proposer un système qui ne soit pas trop lourd pour le contrevenant, ni contraignant également pour les services de recouvrement du Trésor. (voir note problématique du Ministère des Finances Sous dossier 4). Le Ministère des Finances suggère, à cet effet, d'introduire un amendement gouvernemental lors de l'examen au Sénat du projet de loi Sécurité Routière, pour permettre la mise en place de paiements modernes, notamment du télépaiement. La question d'ordre juridique à trancher est de savoir si le contrevenant doit nécessairement adresser un élément de preuve de la consignation par écrit, ou s'il est acceptable de considérer que l'OMP du centre de traitement puisse vérifier sur une liste informatique si cette démarche a bien été effectuée par l'intéressé. Cette proposition de solution doit bien entendu préalablement faire l'objet d'une validation juridique par la Chancellerie.

Sous dossier 5 : la chaîne de recouvrement des amendes

6) les aspects juridiques

Deux aspects notamment ont fait l'objet d'analyses approfondies conduites avec la mission par la chancellerie :

L'organisation de certaines des fonctions de gestion administratives dévolues à l'OMP : un projet d'amendement à la loi en cours d'examen a été élaboré.

La lettre de notification de l'avis de contravention, qui est centrale pour l'ensemble des acteurs et des différentes parties de la chaîne, qu'il s'agisse du traitement, des informations à fournir par les appareils, ou du mandatement a fait l'objet d'un premier travail (sous-dossier 5). Des avancées très importantes ont été faites au sein du groupe de travail mis sur pied à cet effet par la Direction des Affaires Criminelles et des Grâce, et le travail se poursuit.

*Sous dossier 6 : le projet d'amendement
l'avis de contravention*

7) les questions de sécurité

La poursuite de la définition de la politique de sécurité de l'ensemble du système contrôle automatisé a pu reprendre sur la base des études antérieures déjà réalisées, puisque les principes de l'architecture sont à présent stabilisés ; les contacts à cet effet ont été rétablis avec la DCSSI en vue d'obtenir les recommandations découlant de l'architecture de la chaîne de traitement prévue.

Par ailleurs, pour ce qui est de la CNIL, les services du ministère de l'intérieur examinent, en s'appuyant sur les contacts pris avec cet organisme par la mission du Préfet Musso, s'il est utile de reprendre des contacts dès à présent, ou s'il est nécessaire d'avoir préalablement spécifié la chaîne de traitement.

*Sous dossier 7 : compte rendu de la réunion du 26 mars 2003 sur la sécurité des systèmes
d'information
présentation faite par la DCSSI.*

8) les questions d'homologation

Pour l'immédiat le ministère de l'industrie apporte aux rédacteurs du cahier des charges des appareils les éléments qui leur sont nécessaires ; il est apparu (Cf ci dessus) que des compléments d'homologation seraient nécessaires, les appareils actuellement homologués ne comprenant pas les dispositifs de supervision à distance qui sont absolument indispensables dès lors qu'il s'agit de préparer un déploiement non ponctuel.

Pour l'élargissement des champs possibles de l'homologation à des dispositifs pour lequel le processus n'est pas en place (interdistance, infractions qui ne font pas appel à des mesures), les travaux se poursuivent sur les deux plans :

La mise en place des dispositifs juridiques d'homologation là où ils n'existent pas

L'élaboration des cahiers des charges d'homologation (au sein du groupe de normalisation et de ses sous groupes)

Sous dossier 8 : Etat d'avancement des homologations

9) le financement

Une réunion a eu lieu avec un représentant de la direction du budget ; elle avait pour objet de permettre à la mission de mieux apprécier les mécanismes précis du retour du produit des amendes, de manière à pouvoir déterminer de manière précise ce qu'il était possible de financer et par qui, pour pouvoir en tenir compte dans la structure des consultations à mener, comme dans les discussions à conduire avec des partenaires comme les sociétés d'autoroutes ou des collectivités locales.

Cette réunion n'a pas permis d'aboutir à ce résultat, le ministère des finances, qui n'était pas conscient du fait que nous avons besoin de ces informations pour nos travaux, n'ayant pas encore entamé ses réflexions pour des décisions qu'elle envisageait de prendre au moment de la préparation de la Loi de Finance.

L'intervention du représentant du ministère des finances au sein de la mission a permis de surmonter ce malentendu.

Une réunion doit être organisée dans les jours qui viennent par le cabinet du ministre des finances et la direction du budget.

Sous dossier 9 : notes préparées en vue d'une réunion avec le budget : estimation approximatives des coûts et recettes du dispositif

10) la communication

La charge des travaux opérationnels à mener pour le lancement des consultations n'a pas permis d'entamer encore ce chantier dont tout montre pourtant qu'il est absolument essentiel de bien le maîtriser.

Des réunions de travail ont eu lieu en ce sens :

L'une pour amorcer avec les spécialistes de communication de la DISR, l'élaboration d'un plan de communication vis à vis du grand public à proposer aux cabinets.

L'autre avec les services de communication internes de la police et de la gendarmerie pour les informer de ce qui est en cours de préparation, de manière à leur permettre d'élaborer leur stratégie de communication interne sur le sujet.

Par ailleurs, une réunion des Procureurs Généraux a été organisée le 28 mars 2003 par la Chancellerie. Une partie de la réunion a été consacrée au contrôle sanction automatique.

Le délégué ISR propose une opération de presse à Chambéry vers la fin du mois de mai avec la présence de la mission interministérielle CSA.

11) le planning général

La mission n'est pas encore en mesure de présenter un planning général du projet, compte tenu des difficultés qu'elle éprouve à cerner les conditions exactes de montage dans le temps des chaînes de traitement des amendes et de leur recouvrement.

Pour ce qui est de la mise en place des appareils de contrôle, la question a été évoquée et le planning est indiqué ci dessus.

Pour ce qui est du traitement, l'objectif, on l'a dit, est une mise en place à la fin de l'année, mais la crédibilité de cet objectif n'a pas été encore testée, compte tenu d'une phase d'étude préalable et d'une phase d'appel d'offre pour la mise en place.

Le plus difficile sera sans doute de tenir un tel objectif pour la mise en place d'une chaîne de recouvrement adaptée. Dans une certaine période, et dans des conditions qu'il faut également étudier, un relais par les dispositifs actuels est peut être envisageable compte tenu de la capacité de production supplémentaire, limitée, mais qui existe.

12) l'organisation de la poursuite des travaux

Le rapport mensuel précédent abordait déjà la question de l'organisation de la poursuite des travaux au delà du terme de la mission telle qu'elle est définie actuellement.

Au delà, c'est la question de la mise sur pied d'une maîtrise d'ouvrage pérenne et globale de l'ensemble du système qui est posée. Ceci pourrait également faire l'objet de la réunion au niveau des cabinets évoquée en page 2.

II) Des décisions à valider ou à prendre :

Outre les orientations qui ont déjà été exposés, le travail de la mission a mis en lumière que des orientations sont à prendre :

Sur la liste des 100 premiers sites

Sur la désignation de la PRM pour le centre de traitement (phase 1)

Sur les mécanismes financiers

III) Annexes

*Sous dossier 1 : architecture générale du système (schéma, et cahier des charges de l'étude des interfaces)
note sur les Missions du Centre National de Traitement*

*Sous dossier 2 : calendrier des opérations de passation du marché des 100
Systèmes de CSA Vitesse : éléments à prendre en compte pour l'élaboration du
cahier des charges
1^{ère} version du cahier des charges*

Sous dossier 3 : les 100 premiers sites

Sous dossier 4 : lettre à M. MARIN, Directeur des Affaires Criminelles et des Grâces

Sous dossier 5 : la chaîne de recouvrement des amendes

*Sous dossier 6 : le projet d'amendement
l'avis de contravention*

*Sous dossier 7 : compte rendu de la réunion du 26 mars 2003 sur la sécurité des systèmes
d'information
présentation faite par la DCSSI.*

Sous dossier 8 : Etat d'avancement des homologations

*Sous dossier 9 : notes préparées en vue d'une réunion avec le budget : estimation approximatives des
coûts et recettes du dispositif*

Mission interministérielle pour le déploiement du contrôle automatisé

Troisième rapport intermédiaire

(en vue de la réunion du 14 mai 2003)

I) L'avancement des travaux de la mission :

Le travail de la mission est désormais très clairement structuré à travers deux stades correspondant à deux étapes de déploiement annoncées :

- 1) L'installation d'une centaine d'appareils de contrôles installés à la fin de l'année, ce qui suppose de mener en parallèle toutes les études et travaux nécessaires au bon fonctionnement du système dont ces appareils constituent un des éléments : mise en place d'une chaîne adaptée de traitement des amendes, de recouvrement, de traitement des requêtes, des consignations, des amendes forfaitaires majorées etc....
- 2) Le déploiement de 1000 autres appareils à partir du tout début de 2004, ce qui suppose de préparer une deuxième consultation dans des délais qui restent à préciser, vers l'automne prochain, mais dont la mission prépare un cadre précis dans le cadre des travaux actuels

Les échéances du mois d'avril qui s'imposaient à la mission dans ce cadre étaient celles du lancement de l'appel d'offre des cents appareils, prévu pour la fin du mois d'avril, et celle de la discussion au parlement du projet de loi sur la violence routière, les réflexions de la mission ayant mis en évidence la nécessité d'y introduire des amendements pour permettre d'introduire une automatisation avancée de certains éléments de la chaîne de traitement.

C'est ainsi que l'équipe des permanents, ses consultants, et les membres de la mission ont été très mobilisés, au cours du mois, sur

- d'une part la mise au point des documents constituant le dossier de consultation pour les 100 appareils de terrain à installer en 2003-
- la mise au point des éléments des schémas de traitement des infractions susceptibles d'entraîner des besoins de modifications législatives, et des projets d'amendements qui en découlaient

La mission, qui bénéficiait d'un appui de pilotage à travers un contrat que la DSCR avait au moment de sa mise en place, avec la société ISIS, a assuré pour le début de mai, le relais de cette prestation qui venait à échéance, par la mise en place d'un appui ciblé sur l'aide à la conduite d'opération et confié au bureau d'étude ALGOE.

Ainsi que le montrent les indications apportées ci après sur l'avancement des travaux, la mission s'est entourée, après consultations rapides, de l'appui de nombreux consultants dont l'apport était indispensable. Cela ne doit pas cacher l'importance de l'implication des services de plusieurs ministères très concernés par les travaux actuels. La mobilisation de ces services, au vu du nombre de réunions de travail où leur participation était indispensable et des productions intermédiaires qu'elles supposaient de

leur part mérite d'être soulignée. La nature des travaux en cours a conduit à particulièrement solliciter notamment les services de la chancellerie, ceux de la comptabilité publique, et ceux de la métrologie.

Par ailleurs, une réunion a eu lieu au cabinet du Premier Ministre le 25 avril pour faire le point de l'avancement du projet ; au cours de cette réunion, deux points essentiels ont été examinés (Cf ci après les § 9 et 12) :

- la question du financement du dispositif
- la question de sa maîtrise d'ouvrage

Ce qui suit constitue l'état d'avancement des multiples chantiers de ce projet :

1) L'architecture générale du système :

Le schéma général dont il a été question dans le précédent rapport mensuel sert désormais de fil conducteur et d'instrument de cohérence de l'ensemble des travaux menés par chacun des services concernés.

L'étude confiée au bureau d'études STERIA aux fins de déterminer de façon précise toutes les contraintes d'interface entre les dispositifs étudiés et à développer par des entités différentes, de manière à éviter tout risque d'incohérence entre eux est en cours, et commence à produire des éléments utiles à la fois pour la mise au point des prescriptions de la consultation sur le centre de traitement national, mais aussi pour la mise au point de la consultation pour le déploiement des mille appareils ultérieurs.

voir sous dossier I : (premiers éléments produits par l'étude interface?)

2) les appareils de contrôle et leur gestion (supervision et maintenance).

La préparation de la consultation en vue d'un premier marché pour cent appareils de terrain a, comme il a été dit ci dessus, mobilisé une grande partie du travail de l'équipe permanente et de ses appuis extérieurs, principalement le CETE de l'Est et le bureau d'études et de conseils STELAU.

Ce travail a été mené à bien dans des conditions très difficiles, qui ne permettent pas d'exclure totalement tout risque, malgré l'intensité de l'engagement des membres de l'équipe.

L'appel d'offre a été lancé à travers une publication adressée le mercredi 30 avril aux organes officiels de publication, Français et Européen, et des candidats sont venus demander des dossiers à partir du lundi 5 mai.

La consultation porte sur une commande de 70 à 90 appareils fixes et 15 à 20 centres de supervision et de paramétrage.

Les travaux sur les conditions d'homologation ont conduit à introduire une première phase d'installation provisoire pendant laquelle les dispositifs de commande à distance peuvent ne pas être installés ; cette mesure a dû être prise, malgré ses inconvénients, dans la mesure où aucun dispositif n'est encore homologué avec ce type de commandes, pourtant indispensables dans la perspective d'un déploiement massif. Le risque d'appel d'offre infructueux a conduit à choisir de donner un délai supplémentaire aux candidats pour l'installation de cette fonctionnalité qui demande un complément d'homologation, certes léger, mais indispensable.

La date prévue pour la remise des offres est le 20 juin.

L'ambition d'un examen des offres en huit jours, que la mission s'est fixée, est particulièrement exigeante s'agissant de dispositifs dont personne n'a d'expérience préalable, et d'un marché dont les

prescriptions ont du faire appel à des spécifications complexes sur des cas particuliers, ce qui ne facilitera pas le jugement des offres. Elle suppose d'une part une réunion de la commission d'ouverture des plis dès le premier jour ouvrable suivant, et une organisation particulièrement fine des modalités d'examen, qui vont requérir des analyses ou prises de position simultanées de nombreux partenaires : les membres de l'équipe permanente de la mission, et les services de la PRM bien sûr, le CETE de l'Est au plan de l'analyse technique, mais aussi les services de la métrologie, et également les représentants des services utilisateurs. La mission s'attache donc à organiser, dès à présent, la répartition des fonctions d'analyse, les réunions de synthèse, et la disponibilité des intervenants pour d'éventuelles réunions téléphoniques complémentaires aux réunions planifiées.

Les appareils mobiles sont commandés par la police et la gendarmerie.

Sous dossier 2 : appareils de contrôle (dossier de consultation?)

3) le choix des sites et l'implantation des appareils de contrôle

Les sites de la première vague d'installation ont été retenus lors de la précédente réunion mensuelle.

Enfin, la préparation de la consultation destinée à trouver un appui pour les services locaux, qui n'ont pas d'expérience en la matière, pour la définition des travaux de génie civil, les raccordements et la recette des appareils.

Sous dossier 3 :

4) la chaîne de traitement des amendes

La structure de la chaîne de traitement dans sa première phase purement administrative jusqu'à l'envoi de l'avis de contravention fait à présent, (Cf point 1) l'objet d'un accord général au sein de la mission.

La mission s'est attachée le service d'un bureau d'étude qui est en cours de mise au point des spécifications permettant monter le cahier des charges d'une consultation pour le développement, la mise en place, et la gestion ultérieure du centre national de traitement des dossiers d'amende, et des fichiers correspondants.

Pour la chaîne plus définitive, il reste à définir s'il doit s'agir de la poursuite de ce même marché, ou si l'ensemble du traitement doit être repris dans le marché pour la fourniture des 1000 appareils suivants de manière à constituer un prestataire unique.

Une séance de travail avec la DAJ a permis de commencer à préciser les conditions dans lesquels devaient être traitées les questions soulevées par un tel objectif (reprise des réalisations antérieures, et développements ultérieurs notamment)

La mission estime nécessaire que ce point soit traité dans une réunion spécifique avec les directeurs de cabinet, s'agissant d'un aspect structurant fondamental du futur dispositif (mode d'externalisation)

La question spécifique des **étrangers** est particulièrement complexe ; elle a été évoquée dans les rapports précédents de la mission.

La Chancellerie estime que la recherche de l'identité du contrevenant à partir de la lecture des plaques constitue un processus administratif et non pas judiciaire, ce qui permet d'ouvrir la voie à des modalités plus abordables de prise en charge, sur lesquels la mission n'a cependant pas encore pu travailler de manière détaillée.

5) le recouvrement

Les services de la direction générale de la comptabilité publique poursuivent le travail très approfondi d'analyse de la structure de la chaîne de recouvrement à mettre en place, qui a été mentionné dans le précédent rapport.

Le Ministère des finances n'est pas encore en mesure d'apprécier le temps nécessaire pour le montage opérationnel d'une telle chaîne ; un fonctionnement à partir des installations et des modalités actuelles ne pourrait accueillir qu'une montée en puissance limitée.

Il est très probable, dans l'état actuel des réflexions, que dans une phase provisoire le traitement des amendes se fera dans les structures actuelles de Rennes qui disposent d'une marge de manœuvre permettant d'absorber, avec des aménagements à définir, un complément de quelques dizaines de milliers d'amendes par jour. Cette phase devrait pouvoir être opérationnelle dès le début de 2004 pour la prise en charge des premiers 100 appareils. Le relais se ferait ultérieurement avec une installation spécifique dont le lieu n'est pas encore définitivement arrêté, et qui devrait pouvoir être opérationnelle dès le début de 2005..

L'une des difficultés du processus dans son ensemble et sur lesquelles la mission travaille, sous la forme d'un groupe animé par la comptabilité publique, est la mise en place des dispositifs de consignation. (il est à noter que ce dispositif à mettre en place n'est pas spécifique au mode automatisé du contrôle de certaines infractions)

Qu'il s'agisse de paiement ou de consignation, les perspectives de suppression du système des timbres amendes (qui n'est apparemment pas encore décidé) ne semblent pas de nature à simplifier les choses, ni pour la mise en place des procédures, ni pour l'usager. La nécessité du maintien d'une possibilité de paiement en numéraire oblige, dans l'hypothèse d'une suppression du timbre amende, et de l'impossibilité d'introduire un "timbre consignation", à accepter une rupture de l'automatisme de la chaîne, avec un paiement dans les trésoreries, et des interfaces difficiles à gérer entre le système central du contrôle automatisé et l'ensemble des postes comptables susceptibles de recevoir ces paiements.

Par ailleurs, les services du ministère des finances doivent préciser les conditions et les délais dans lesquels un recours aux nouvelles technologies pour le paiement sera offert aux infractionnistes.

Enfin, la centralisation de la gestion des amendes forfaitaires majorées dans un poste comptable du trésor qui serait à créer auprès de l'"OMP central" irait également dans le sens d'une meilleure gestion de l'ensemble de la chaîne ; cette question est à l'étude dans les services du ministère des finances, mais ne semble pas être actuellement en voie de déboucher sur une décision conforme aux vœux de la mission

Sous dossier 4 :

6) les aspects juridiques

Le rapport précédent évoquait des analyses approfondies conduites avec la mission par la chancellerie :

Sur l'organisation de certaines de fonctions de gestion administratives dévolues à l'OMP, le projet d'amendement à la loi sur la violence routière mentionné dans le rapport d'avril a été déposé par le gouvernement lors du passage du projet de loi au Sénat.

Les travaux sur la lettre de notification de l'avis de contravention, qui est centrale pour l'ensemble des acteurs et des différentes parties de la chaîne, qu'il s'agisse du traitement, des informations à fournir par les appareils, ou du mandatement . Des avancées très importantes ont été faites au sein du groupe de travail mis sur pied à cet effet par la Direction des Affaires Criminelles et des Grâces, et le travail se poursuit.

Par ailleurs, sur la remarque de la Chancellerie, un travail (sous sa direction) a été engagé aux fins de préciser ce qui, dans le centre National de Traitement, pouvait être juridiquement externalisé et ce qui devait faire l'objet d'une prise en charge par du personnel de l'administration.

7) les questions de sécurité

Les contacts établis avec la DCSSI ont permis de définir clairement les principes de politique de sécurité de l'ensemble du système du contrôle automatisé.

Par ailleurs, pour ce qui est de la CNIL, des contacts avaient été pris avec cet organisme par la mission du Préfet Musso, sur la base desquels le travail va être repris à travers une première réunion prévue pour le avec les représentants de la Commission.

Une première rencontre de travail des hauts fonctionnaires de défense a été organisée le 23 avril, qui a permis d'aborder les conditions dans lesquelles l'agrément de sécurité de l'ensemble de la chaîne pourrait être délivrée.

8) les questions d'homologation :

Le travail avec le ministère de l'industrie sur les compléments d'homologation nécessaires pour les dispositifs de supervision à distance qui sont absolument indispensables dès lors qu'il s'agit de préparer un déploiement non ponctuel ont conduit à des modifications dans la structure des dossiers de consultation dont il a été question ci dessus.

La mission, mobilisée sur les échéances de court terme, n'a pas pu investir de manière importante sur la question de l'élargissement des champs possibles de l'homologation à des dispositifs pour lequel le processus n'est pas en place (interdistance, infractions qui ne font pas appel à des mesures), pour lesquels, comme indiqué lors du précédent rapport, les travaux se poursuivent sur les deux plans :

La mise en place des dispositifs juridiques d'homologation là où ils n'existent pas

L'élaboration des cahiers des charges d'homologation (au sein du groupe de normalisation et de ses sous-groupes)

9) le financement :

Les décisions prises sur ce point lors de la réunion qui s'est tenue le 25 avril au cabinet du Premier Ministre ont conduit à la rédaction d'un amendement du gouvernement visant à introduire dans la loi sur la violence routière le principe d'une affectation totale pendant une période expérimentale de trois ans des recettes générées par le dispositif de contrôle automatisé aux dépenses encourues par *l'Etat* pour le mettre en place et le faire fonctionner.

La mission n'a cependant pas été parfaitement éclairée quant'aux précisions qu'elle pouvait fournir sur ce point lors de ses rencontres avec des collectivités et des partenaires comme les sociétés d'autoroutes.

Par ailleurs, les décisions prises reviennent à renvoyer à plus tard les réponses à des questions qui peuvent pourtant être cruciales dans l'organisation même du dispositif. La question de savoir ce qui sera effectivement finançable n'a pas pu être abordée puisque le préalable devient la discussion du budget au sein de chaque ministère, avec un démarrage gagé sur le budget global de ces derniers. En matière de personnel, par exemple, pour les fonctions qui ne pourraient pas être externalisées (Cf questions juridiques, ci dessus, § 5), une telle position semble rendre très difficile la mobilisation effective du personnel nécessaire.

Sous dossier 7 :

10) la communication

Si un premier travail, notamment avec le consultant en communication du délégué interministériel, ainsi qu'avec les services concernés pour la communication interne, a pu être entrepris, la charge des travaux opérationnels à mener pour le lancement des consultations n'a pas permis de pousser très loin encore ce chantier dont tout montre pourtant qu'il est absolument essentiel de bien le maîtriser. Le président de la mission a été l'objet de sollicitations de journalistes qui montrent bien la nécessité d'une préparation sur les messages qu'il est opportun de faire passer.

Le déplacement "com" de Chambéry de Juin?

11) le planning général

La mission n'est toujours pas en mesure de présenter un planning général du projet, compte tenu notamment des difficultés qu'elle éprouve à cerner les conditions exactes de montage dans le temps des chaînes de traitement des amendes et de leur recouvrement.

Pour ce qui est du traitement, l'objectif, on l'a dit, est une mise en place à la fin de l'année, mais la crédibilité de cet objectif n'est pas encore évaluable dans l'état actuel des études.

12) l'organisation de la poursuite des travaux :

La question du mode de prise en charge de la maîtrise d'ouvrage du projet de déploiement du système de contrôle automatisé, au delà de la période pour laquelle nous avons été missionnée a été évoquée lors de la réunion du 25 avril dernier au cabinet du Premier Ministre.

Il a été conclu qu'il convenait effectivement de préciser le mode de pérennisation du travail engagé, et que le CISR prévu pour le mois de juin se verrait présenter un rapport sur ce sujet.

Le cabinet du Premier Ministre a demandé en conséquence que le travail se poursuive sur le mode actuel jusqu'à la mi juillet.

II) Des décisions à valider ou à prendre :

?

VI) Annexes :

MISSION INTERMINISTERIELLE CONTROLES AUTOMATISES

Réunion du 12 Février 2003

Participants :

Objet : installation de la mission interministérielle pour le déploiement des systèmes de contrôle et de sanction automatisés

Mrs. CANEPA, directeur adjoint du cabinet de M. le Ministre de l'Intérieur qui indique que M. GUEANT est retenu par des questions soulevées par le débat parlementaire en cours, et GRAFF, directeur de cabinet du Ministre de l'Équipement ouvrent la réunion en rappelant les enjeux et les objectifs du projet.

Ils insistent sur plusieurs points :

La sécurité routière est un chantier du Président, et l'amélioration du système de contrôle et sanctions est essentielle à la réussite de ce chantier, on ne peut donc pas échouer. Les personnes informées savent qu'aujourd'hui, après toutes les mesures prises depuis trente ans, on ne peut plus espérer améliorer substantiellement la sécurité sur les routes sans passer à un régime différent en matière de contrôle sanction. D'où l'importance de la mission interministérielle chargée d'organiser le déploiement d'appareils de contrôle automatisé et de mettre en place les conditions du bon fonctionnement de la chaîne de traitement des infractions constatées par ces appareils.

Il s'agit de mettre en place des moyens matériels, en résolvant les questions de nature juridique, industrielle, organisationnelle et autre que soulève le fonctionnement de l'ensemble. Le calendrier est contraint ; l'objectif est de lancer des consultations avant la fin du 2^{ème} trimestre 2003. Le Ministère de l'intérieur aura la charge du lancement de ces consultations.

Les membres de la mission sont les suivants

Pour l'Intérieur, R. BARTOLT, Préfet, capitaine MARCHE (gendarmerie), commandant DEMAY (Police)

Pour l'Équipement, J. SICHERMAN, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, qui assurera la coordination de la mission, JF JANIN, A. CANEL

Pour la Justice, M. CROSSON DU CORMIER, Inspecteur Général des Services Judiciaires, M. POIRRET, Sous-directeur des Affaires Criminelles et des Grâces

M. RIVARD, qui représente le ministère des finances renvoie à un appui sur les structures du Ministère, mais précise, à la suite à la réaction de P. GRAFF qui fait remarquer que des instructions claires avaient été données sur la participation des ministères concernés, que la mission bénéficiera de l'implication personnelle de M. GUILLOU, sous-directeur à la Direction Générale de la Comptabilité Publique, appuyé par son collaborateur M. Guillé et d'un responsable de la Direction des Affaires Juridiques compétente en matière de marchés publics.

D'une manière générale, la mission devra pouvoir obtenir l'implication des moyens des directions de tous les ministères concernés dont la participation pourrait lui être utile.

La parole est donnée à M. J. SICHERMAN pour une présentation du projet, de ses différents aspects, et de la manière dont on peut imaginer sa conduite par la mission interministérielle (Cf transparents en annexe)

A propos des actions de communication, M. CANEPA, directeur-adjoint du cabinet de l'Intérieur, insiste sur le fait que tous les ministères doivent y participer activement, en utilisant notamment leurs relais locaux (police, gendarmerie, parquets...)

A propos du financement des opérations, M. RIVARD indique qu'un dispositif original est en cours d'examen avec comme objectif l'autofinancement du système. Ce dispositif n'est pas complètement validé, sinon dans son principe, et il ne semble pas possible de mettre en place avant la fin 2003 l'organisation juridique de l'"étanchéité" nécessaire ; par ailleurs, il conviendra d'être en mesure d'identifier, au sein de la masse des amendes, celles qui sont générées par l'automatisation, et qui financeront les équipements et les moyens de fonctionnement du système.

M. le Préfet MUSSO fait le point des travaux de la mission qu'il dirige à l'inspection générale de l'administration sur la mise en place d'un système de contrôle automatisé.

Cette mission déposera son rapport prochainement, et fera des propositions précises.

Les difficultés à surmonter sont en fait surtout de nature juridique ou organisationnelle et doivent être traitées dans leur ensemble, une chaîne vallant ce que valent ses maillons les plus faibles. Il indique par ailleurs que tout n'est pas automatisable, il est donc important de générer des économies de moyens au sein des forces de l'ordre pour les utiliser davantage pour des infractions dont le contrôle n'est pas automatisable.

La mission proposera de favoriser des dispositifs centralisés, y compris pour les missions de l'OMP.

Le Général représentant la gendarmerie indique que, avec le capitaine MARCHE, c'est la direction générale de la gendarmerie qui est impliquée avec ses moyens techniques. Il exprime le souhait qu'une attention soutenue soit accordée pour éviter les effets pervers, par exemple celle qui résulterait du travail administratif qui pourrait résulter des pourcentages d'échecs de l'automatisation. Il insiste aussi sur l'importance de la stratégie d'implantation.

M. Rivard indique que pour les collectivités locales, il faut envisager un éventail de solutions qui ne conduise pas à soulever la question générale du partage des amendes.

M. GUEANT, qui a pu rejoindre la réunion insiste sur quelques principes : le financement et son "étanchéité" :

Les amendes générées par l'automatisation financent le système (les amendes payées, et non toutes les amendes émises) jusqu'à concurrence de ce qui est nécessaire au niveau de développement pertinent.

Les collectivités locales ne seront pas associées au financement du système.

Par ailleurs, il insiste sur le fait que l'objectif est bien de lancer le déploiement de la première tranche de 1000 appareils sur trois ans, et non pas seulement de procéder à la mise en place des 100 premiers prévus pour 2003.

M. LATOURNERIE pense qu'il conviendrait de distinguer deux phases pour l'organisation du traitement : une phase transitoire qui pourrait être rapidement mise en place par l'amélioration de ce qui existe, et une phase de plus long terme.

Il indique par ailleurs qu'un certain nombre d'expérimentations sont lancées par les services locaux qui se traduisent par des demandes auprès de ses services de modifications différentes en ordre dispersé, qui font perdre beaucoup de temps et d'énergie

M. RULLY fait observer qu'il y a lieu aussi d'étudier le processus de retrait de point, pour éviter une thrombose à ce niveau qui pourrait être dommageable pour l'ensemble du système.

MISSION INTERMINISTERIELLE CONTROLES AUTOMATISES

Réunion du 12 mars 2003

Participants :

Objet : examen du premier rapport mensuel de la mission interministérielle pour le déploiement des systèmes de contrôle et de sanction automatisés

Mrs. CANEPA, directeur adjoint du cabinet de M. le Ministre de l'Intérieur et GRAFF, directeur de cabinet du Ministre de l'Équipement ouvrent la réunion en passant la parole à M. SICHERMAN qui présente le premier rapport mensuel de la mission, distribué en séance aux participants¹.

Il axe sa présentation sur les ch II, IV et V :

- le mode d'organisation des travaux proposée par la mission compte tenu des contraintes de délais imposées
- les propositions à valider sur certains points pour la poursuite de la mission
- les conditions de la poursuite des travaux au delà du deuxième trimestre

Sur l'organisation des travaux proposés, qui consiste à travailler sur le déploiement massif, mais avec un décalage de deux à trois mois entre le lancement de la procédure pour l'acquisition des cents premiers appareils (la mission proposant de ramener de mai à avril la rédaction des prescriptions techniques pour avoir une chance, à vérifier, que l'installation puisse se faire avant la fin de l'année) et celui pour les 1000 pour lesquels un engagement du marché au début de 2004 est suffisant, puisque le financement n'en est pas assuré en 2003.

M. CANEPA s'étonne de cette distinction et souhaitait plutôt un lancement global avec une première tranche de 100.

Mrs SICHERMAN et BARTOLT indiquent en quoi les délais imposés par la recherche d'un objectif de mise en place dès fin 2003 de la première centaine entraîne des "impasses" techniques qui peuvent être acceptées pour une quantité limitée mais qui serait ingérable pour une quantité très importante d'appareils.

M. GRAFF s'associe au regret de M. CANEPA, mais comprend les raisons qui conduisent à la proposition de la mission.

Le rapport est donc adopté sur ce point.

Sur les points évoqués dans le ch IV (décisions à prendre ou à valider) les mises au point issues de la réunion sont les suivantes :

- le marché pour le déploiement massif (les "1000") devra effectivement porter sur 1000 appareils, sans défalquer la première tranche, et sans défalquer les futurs dispositifs pour d'autres infractions que la vitesse, et faire l'hypothèse d'une possibilité de déploiement dès 2004, ce qui entraîne probablement de s'orienter vers un marché à bons de commande.

¹ Cf rapport, qui est à modifier légèrement du fait de l'oubli de la mention de l'interdistance au 2) du II, et pour remplacer la notion de sites expérimentaux par sites pilotes de traitement centralisés des amendes, car ils ont vocation à devenir la généralité

- Sur la communication interne, ce sont les directions de la police nationale et de la gendarmerie qui seront chargées de l'assurer, ce qui implique une réunion de travail de leurs représentants avec la mission
Par ailleurs, la mission fera une présentation du projet de déploiement lors de la prochaine réunion des préfets à la fin du mois d'avril
- Pour la communication externe, le rôle de la mission est de présenter un plan de communication, à élaborer en liaison avec le ministère de l'intérieur et de l'équipement
- C'est le Haut fonctionnaire de Défense du ministère de l'intérieur qui sera désigné en qualité d'autorité chargée d'autoriser, du point de vue de la politique de sécurité, le dispositif élaboré.
- La question du traitement centralisé d'une partie des tâches de l'OMP devra faire l'objet d'une proposition d'amendement à la loi sur le point d'être examinée, ce qui implique d'être prêt avec un texte au 15 avril, pour un passage au Sénat le 29 avril. (ce sera aussi l'occasion de préciser la question du rattachement des affaires au ressort du domicile du contrevenant)
- Les mentions du projet de loi sur les obstacles latéraux devront être examinés pour voir s'il ne convient pas de les adapter
- Le projet de modification du décret d'octobre 2002 sur les équipements de la route qui doit ouvrir la voie à l'homologation des matériels qui ne donnent pas lieu à mesure (feux, ...) peut faire l'objet de concertations (DSCR) sans attendre le vote de la loi sur la violence routière.
- Pour le financement : pour les premiers déploiements, il s'agit d'une acquisition des matériels par l'Etat. Le produit des amendes doit servir au déploiement du système. Le principe d'installations financées avec une participation des collectivités locales n'est envisagé qu'accessoirement compte tenu des difficultés que cela entraînerait quant au système de financement du dispositif.

MISSION INTERMINISTERIELLE DU CONTROLE SANCTION AUTOMATISE – CSA

COMPTE RENDU DE LA REUNION INTERMINISTERIELLE

DU 9 AVRIL 2003

M. CANEPA ouvre la séance et donne la parole à M. BARTOLT qui, en l'absence de M. SICHERMAN présente le rapport de la mission.

Organisation du projet et calendrier

M. BARTOLT souligne les évolutions importantes qui sont intervenues depuis la dernière réunion mensuelle.

Le ministère de la justice a accepté le principe d'un OMP « régional » unique pour le CSA, qui serait celui du lieu de constatation de l'infraction. Le lieu de constatation de l'infraction étant compris comme étant celui de la réception des photos et des données de l'infraction. Une industrialisation de ces traitements est désormais possible grâce à cette centralisation. Une industrialisation de ces traitements est désormais possible grâce à cette centralisation. Pour les amendes forfaitaires majorées, un système de validation des décisions des OMP du domicile du contrevenant sera mis en place au moyen de signatures électroniques à distance.

Suite à une demande de M.CANEPA, M GUILLOU indique que le centre d'encaissement de Rennes pourrait recevoir, dès janvier 2004, les paiements et les consignations. Il indique par ailleurs qu'un amendement permettant de supprimer l'attestation de consignation serait un facteur important de simplification.

M. CANEPA rappelle que le calendrier impose le choix de la simplicité et qu'il convient de traiter en priorité les cas significatifs en volume.

Choix des 100 premiers sites

M. BARTOLT présente les principes qui ont conduit à ce premier choix des sites : données d'accidentologie, assurer une répartition géographique, limiter le nombre de départements à suivre, s'appuyer sur des équipes locales motivées (Préfectures, Forces de police, DDE).

M. CANEPA insiste sur l'importance de l'accidentographie comme critère de choix, et demande que l'on vérifie que les départements les plus accidentogènes ont été pris en compte.

Il est confirmé que Paris et les départements de la petite couronne parisienne seront équipés dès cette première étape.

M. MUSSO rappelle la dangerosité des routes départementales.

Sous ces réserves, la liste des 100 premiers sites est approuvée et les réponses des préfetures à la lettre circulaire du DISR aux préfets permettront d'étudier lors d'une prochaine réunion mensuelle un projet d'implantation pour les 1 000 équipements.

Chaîne de traitement

La mise en place des 100 premiers équipements sera concomitante avec l'ouverture d'un centre national de traitement provisoire assurant les premières étapes de la chaîne de traitement allant de la prise des photos des infractionnistes à l'impression de l'avis de contravention.

Ce dispositif sera complété quelques semaines plus tard afin de traiter l'ensemble de la chaîne de traitement dans le cadre du marché des 1000. Ceci permettra d'éviter un engorgement des services opérationnels de terrain concernés pendant cette phase transitoire.

Des conditions d'interopérabilité seront exigées dans le marché des 1000 afin de permettre la récupération et l'intégration de ces 100 premiers équipements dans la chaîne définitive.

M. CANEPA donne son accord pour que la personne responsable du marché permettant la mise en place du premier centre national de traitement dit n°1 soit le ministère de l'équipement. Il confirme que le ministère de l'intérieur doit être PRM pour le marché global des 1000 équipements qui comprendra le centre national de traitement n°2 définitif.

M. APAIRE insiste sur l'importance, pour l'acceptabilité du dispositif par l'opinion publique, d'une prise en compte efficace des véhicules administratifs.

Financement

La mission indique qu'une réunion est prévue avec le cabinet du ministère des finances, le vendredi 11 avril, pour définir le dispositif financier à mettre en place.

M. CANEPA rappelle que le financement des 1000 appareils doit être assuré par une avance sur le budget de l'Etat. En parallèle, un dispositif financier pérenne doit permettre d'asseoir sur le produit des amendes le fonctionnement et l'extension du système de CSA. En cas de difficultés sur l'un de ces points, un arbitrage sera demandé.

Par ailleurs, il souhaite que dans un premier temps, une solution très simple soit trouvée sur la base d'un financement par l'Etat. Dans un deuxième temps, un dispositif plus complexe clarifiera la répartition des charges et recettes entre l'Etat et les différents acteurs locaux.

Communication

Un accord est donné à la mission pour organiser avec le Délégué Interministériel à la Sécurité Routière un voyage de presse à Chambéry.

La prochaine réunion est fixée le 14 mai 2003 à 8 h 45.

Personnes présentes

Nom – Prénom	Fonction	Tél/mail
MINISTERE DE L'EQUIPEMENT		
LEBRUN Dominique	Conseiller technique - cabinet	01.40.81.32.18
ROBICHON Yves	Directeur adjoint	01.40.81.81.26
CANEL Annie	Chargée de mission	01.40.81.81.38
GOERGEN Alain	Mission CSA	Alain.Goergen@equipent.gouv.fr
JANIN Jean-François	Chargé de mission/MTI	01.40.81.82.69
MINISTERE DE L'INTERIEUR		
CANEPA Daniel	Directeur adjoint du cabinet	
LAFERRERE Armand	Conseiller technique - cabinet MI	
APAIRE E.	CAB-conseiller judiciaire MI	
JOUANNO Chantal	Conseiller technique - cabinet	
LATOURNERIE Jean-Yves	Directeur DSIC	
BARTOLT Raphaël	Préfet - CSA	01.40.81.36.67
BUILLY Pierre	Sous-directeur - DLPAJ	01.40.07.20.96
CORBIN DE MANGOUX E.	Sous-Directeur - DAPM	01.40.57.93.67
DEMAY Jean-Dominique	Commandant - CSA	01.40.81.35.05
FAUX Alexis	Commandant - DCSP	01.49.27.36.68
GALLI Philippe	SD-FLAE - DGCL	Philippe.Galli@interieur.gouv.fr
KHOURY Ziad	Adjoint SLD	
LE GALLOU Jean-Yves	IGA	jylg@noos.fr 06.08.30.11.29

MOUGARD Jean-Michel	Sous-Directeur - DAPM	01.40.57.93.17
MUSSO Jean-Pierre	IGA	Jean-Pierre.Musso@interieur.gouv.fr 01.49.27.36.16 ou 31.19
PHILOT David	Adjoint chef de bureau	David.Philot@interieur.gouv.fr 01.40.07.21.41
SAUTIER J-F	Sous-Directeur	01.40.57.93.17
VERNIER Frédéric	Contrôleur de gestion - DPAFI	Frederic.Vernier@interieur.gouv.fr
WATEN-AUGOUARD Marc	Conseiller	
MINISTERE DES FINANCES		
GUILLOU Hervé	SS-DIC	01.53.18.33.04
TESSIER Alain	Directeur adjoint – DAJ	Alain.Tessier@daj.finances.gouv.fr
MINISTERE DE LA JUSTICE		
CROSSON DU CORMIER Rémi	Mission CSA	Remi.Crosson-du-Cormier@justice.gouv.fr 01.44.77.68.99
MINISTERE DE L'INDUSTRIE		
VAN MARIS Bernard	Ingénieur sectoriel	Bernard.Van-Maris@industrie.gouv.fr 0143.19.13.99
GENDARMERIE NATIONALE		
DEMOLINS Laurent	Chef bureau PAER	01.53.65.45.55
MARCHE Christian	Mission CSA	Christian.Marche@equipement.gouv.fr 01.40.81.35.26

MISSION INTERMINISTERIELLE CONTROLES AUTOMATISES

Réunion du 14 mai 2003

Participants :

Objet : examen du troisième rapport mensuel de la mission interministérielle pour le déploiement des systèmes de contrôle et de sanction automatisés

M Canépa, directeur adjoint du cabinet de M. le Ministre de l'Intérieur demande M. Sicherman, au nom de la mission, de faire le point sur l'état d'avancement du projet, et notamment sur le lancement du marché des premiers appareils, sur le choix des sites, la question du traitement des véhicules étrangers, et plusieurs autres points.

M. Sicherman présente cet état d'avancement, sur la base du rapport distribué en séance.

M. Ladreyt précise que 10 dossiers ont été retirés à la suite de la parution de l'avis d'appel d'offre pour les premiers appareils lundi dernier. Pour ce qui est des appareils mobiles de la gendarmerie, le colonel Pappalardo indique les matériels seront mis en place à l'automne prochain. Pour ceux de la police, M. Ladreyt précise que le calendrier est parallèle à celui des appareils fixes.

Sur le choix des sites, M. Sicherman indique que pour les premiers appareils, les départements concernés ont été définis lors de la réunion du mois d'avril, et figurent dans les marchés, des réunions ont commencé avec les DDE pour préciser les implantations exactes. Pour les 1000 suivants, M. Bartolt précise la démarche engagée par le délégué interministériel et relancée récemment par un courrier aux préfets, et ses résultats actuels, qui sont détaillés dans un document annexé au rapport remis en séance.

Pour ce qui est du traitement des véhicules étrangers, M. Bartolt indique à la fois les apports nouveaux introduits à ce sujet par amendement à la loi sur la violence routière (délai supplémentaire de recours pour les propriétaires de véhicule étranger, qui manifeste bien qu'ils ne sont pas omis), et la position de la chancellerie, que confirme M. Poiret et qui fait l'objet d'un courrier en cours de signature de M. Marin, directeur des affaires criminelles et des grâces, selon laquelle la recherche de l'identité est un acte de coopération policière, ce qui permet de le traiter (ultérieurement) dans des conditions plus facile à organiser.

M. Sicherman indique qu'une réunion de présentation d'un système d'échange de données (Eucaris) déjà mis en place entre plusieurs pays, et qui pourrait faciliter cette organisation va se tenir en juin ; elle intéresse évidemment aussi le projet conduit par M. Guépratte.

Sur la question du financement de 2004, M. Canépa demande que les fiches budgétaires soient complétées par l'indication du personnel administratif qui serait nécessaire pour le fonctionnement du système dans le cadre du budget 2004, si possible par direction de ministère.

La question du projet de suppression du timbre amende et de ses conséquences sur le projet est évoquée. M. Canépa demande que lui soit soumis un courrier au Ministre des finances à cosigner par les Ministres de l'intérieur de la justice et de l'équipement expliquant les raisons de la nécessité d'un report de la date d'une telle éventuelle suppression, pour ne pas obérer le système de recouvrement lié au CSA avant que des solutions de substitution ne soient trouvées.

Il se montre tout à fait favorable à ce qu'un dispositif en partie externalisé de télépaiement mis en place dans le cadre du CSA soit utilisé pour le paiement d'autres amendes, sous réserve que les coûts correspondants soient pris en charge par le ministère des finances.

Pour ce qui est de la communication, il indique que des phases importantes de communication doivent être prévues, notamment à l'occasion du CISR, avant les départs de la Toussaint où, si les délais prévus sont respectés, les premiers appareils devraient être installés, et, comme le suggèrent M. Lebrun et Robichon, pour la semaine de la sécurité routière d'octobre. M. Lebrun précise que la décision de tenir le CISR lors du déplacement à Chambéry n'est pas prise.

Enfin, une réunion spécifique avec les deux cabinets de l'intérieur et de l'équipement se tiendra le jeudi 22 mai pour préciser, en fonction d'évaluations des différentes hypothèses et de leurs conséquences, la structuration des marchés à venir pour le traitement des amendes, et la répartition des fonctionnalités entre eux. M. Canepa souhaite qu'on y traite également les questions de communication.



Mission Interministérielle du déploiement du Contrôle Sanction Automatisé

Structuration du projet



Objectifs :
 - Mettre en place le CSA sur 100 appareils au 01/01/2004
 - Déployer 1000 appareils supplémentaires d'ici le 31/12/2005

Commentaires :
 - L'objectif de cette structuration est de répertorier l'ensemble des thèmes à traiter pour le déploiement du Contrôle Sanction Automatisé : la totalité des tâches à accomplir figure dans le planning détaillé.
 - Les acteurs, pilotes et décisionnaires le sont dans le cadre de la structure actuelle

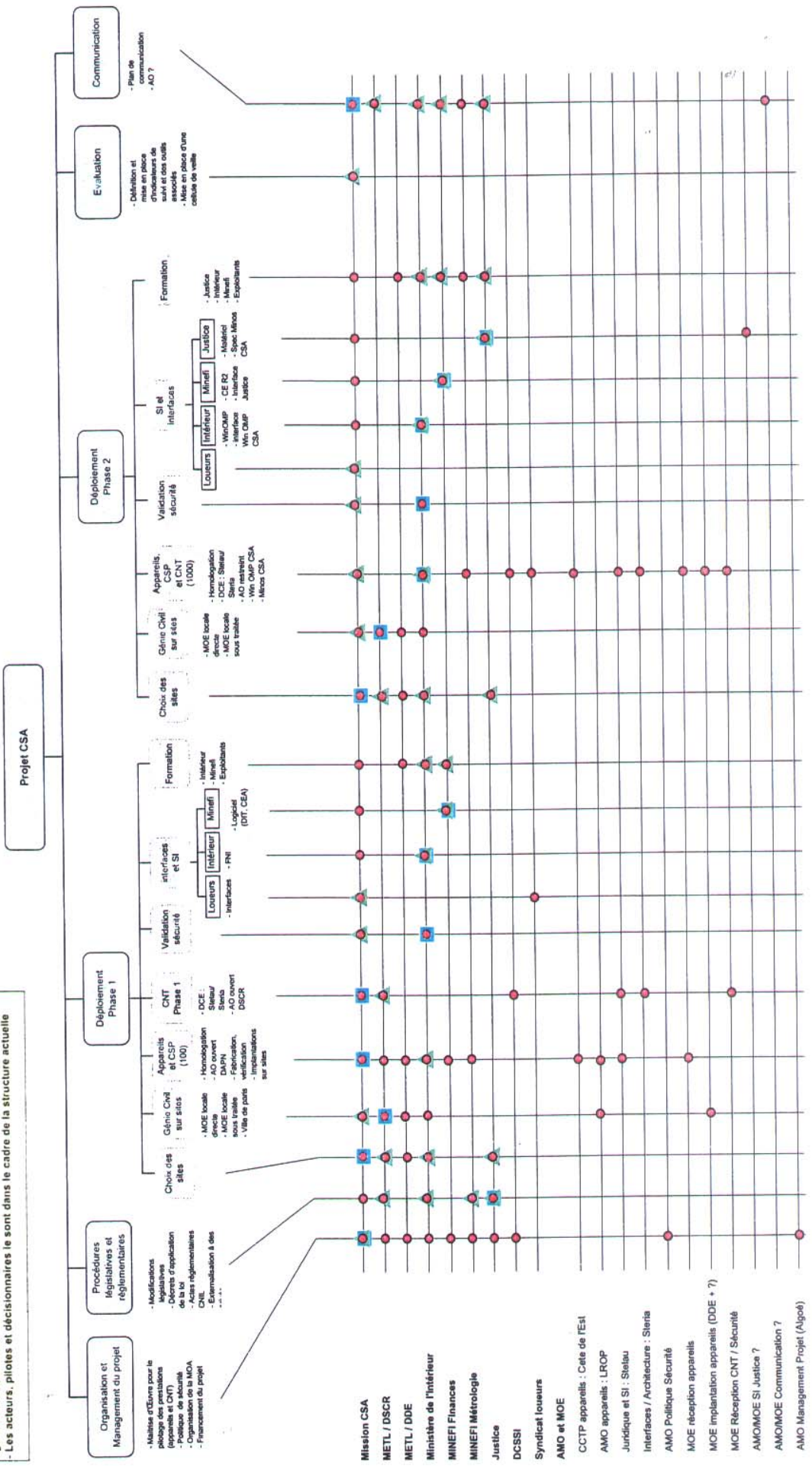


Tableau de bord n°1

Tâches	Priorités	Objectif	Décision / Actions	PI
Management du projet		Marché de Maîtrise d'Oeuvre "Pilote et réception marché des 100" notifié fin août 2003 Marché de Maîtrise d'Oeuvre "Pilote et réception marché CNT" notifié fin août 2003	Terminer les 2 cahiers des charges pour consultation des Maîtres d'Oeuvres fin juin 2003	A.GOE A.C.
Maîtres d'oeuvre pour le pilotage des prestations (appareils et CNT)				
Politique de sécurité		Marché AMO Politique de Sécurité notifié fin juillet 2003 pour une politique de sécurité finalisée fin septembre 2003	Terminer le cahier des charges pour consultation AMO mi-juin 2003	JF./J. A.GOE A.C.
Organisation phase exploitation		Structure de Maîtrise d'ouvrage mise en place le 15 juillet 2003	Etudier la possibilité de mise en place d'une structure de maîtrise d'ouvrage à l'échéance du 15 juillet	J.SICHI R.BAI
Financement du projet		Délégation des crédits pour les travaux GC en DDE fin juin 2003 Mise en place des crédits 2004 pour le CNT2 en janvier 2004	Etudier la prise en charge des travaux de GC pour les sites de la ville de Paris pour mi-juin	M.SE A.C.
Procédures réglementaires		Décrets / arrêtés interministériels publiés fin octobre aux JO	Analyser les processus	P.PO
Parution des lois, décrets et circulaires				
Parution des actes réglementaires CNIL		Décrets / arrêtés interministériels publiés fin octobre aux JO avec avis préalable CNIL sur le dossier projet de loi	Analyser les processus	P.POI F.LEN
Externalisation à des privés		Analyse juridique terminée avant la notification des marchés appareils (les 100) fin juillet 2003 et CNT1 fin septembre 2003	Analyser les processus	P.PO
Phase 1 du déploiement		Choix des sites validés mi-juin	Programmer la réunion de validation : interministérielle + services déconcentrés phase 1	A.C.
Choix des sites				
Génie civil appareils et infrastructures des télécom		Marchés travaux de Génie civil notifiés fin août 2003 Travaux de Génie Civil terminés début octobre	Transmettre le cahier des charges type aux DDE concernées et au ST pour la Ville de Paris, mi-juin 2003	A.GOE A.CA M.SE
cas 1 : Maîtrise d'oeuvre locale directe / travaux				
cas 2 : Maîtrise d'oeuvre locale sous traitée / travaux		La maîtrise d'oeuvre privée pour les travaux de GC conduit à un OS travaux début novembre 2003 et une fin de travaux fin décembre	Etudier la possibilité d'assurer une maîtrise d'oeuvre locale directe pour mi juin	A.GOE A.CJ
Marché des 100 appareils		Notification du marché des 100 fin juillet 2003	Récupérer les certificats d'examen de type, les certificats étranger et terminer l'enquête de sécurité pour le choix du titulaire	C.LAGA JP.LAE R.FR
Homologation/Procédure marché CSM / Fabrication / Vérification				
Implantation sur sites des appareils		Installation des premiers appareils début octobre après vérification primitive	Analyser les capacités de production des candidats	A.GOE A.CJ
CNT phase 1 (Appel d'offre CSM)		Marché CNT phase 1 notifié le 6 octobre	S'assurer de la possibilité d'enchaîner la CAO d'ouverture des 1ères enveloppes, l'analyse des candidatures, la décision PRM et la CAO d'ouverture des offres en 4 jours, fin juillet	A.GOE
Validation sécurité de la chaîne CSA		Validation de la chaîne sécurité CSA début décembre 2003	Analyser les processus	A.GOE A.CJ
Interfaces et systèmes d'information		Logiciels et matériels CEA Rennes adaptés début septembre 100 sites du trésor opérationnels début janvier 2004	Diagnostiquer début juin les logiciels et matériels actuellement en place au CEA Rennes Passer commande au site pilote de développement pour l'adaptations du syst. AMD des DIT	CH.P
MINERI		Interfaces FNI réalisées fin juin 2003	Confirmer la possibilité de réaliser les interfaces FNI pour fin juin 2003	M.MAI
Intérieur		Interfaces avec fichiers véhicules loués réalisée fin septembre	Confirmer la possibilité de réaliser les interfaces avec les fichiers véhicules loués pour fin septembre	A.GOE A.CJ
Loueurs				
Formation / Mise en exploitation de l'ensemble de la chaîne		Formation de l'ensemble des acteurs concernés par la phase 1 avant fin d'année 2003	Définir les besoins et les programmes de formation pour fin juin 2003 Planifier et organiser les formations pour fin 2003	CH.PI A.PIE F.GAI
Phase 2 du déploiement		Choix des sites validé fin juillet	Obtenir le retour des dossiers de Préfecture pour début juillet	A.GOE A.CJ
Choix des sites				
Génie civil appareils et infrastructures des télécom		Marchés travaux de Génie Civil notifiés début mars 2004 Travaux de Génie Civil terminés mi-avril 2004	Identifier fin août les sites de maîtrise d'oeuvre locale directe et ceux dont la maîtrise d'oeuvre est externalisée	A.GOE A.CJ
cas 1 : Maîtrise d'oeuvre locale directe / travaux				
cas 2 : Maîtrise d'oeuvre locale sous traitée / travaux				
CNT phase 2 et lots des 1000 appareils		Délivrance des certificats d'examen type mi-septembre 2003 (date à caler)	Articuler l'obtention des certificats d'examen de type des entreprises avec la procédure marché de la phase 2.	C.LAGA
Homologation				
Procédure marché CSM		Marchés notifiés fin janvier 2004 pour une mise en service du CNT2 mi-juillet 2004 Hypothèse : Procédure d'appel d'offre restreint	Envoyer l'avis de pré information début juin Envoyer l'avis d'appel public à concurrence mi-juin dans le cas d'une procédure restreinte	JP.LAC R.FRA
500 appareils (2004)				
Mise en place CNT phase 2				
Certification de la chaîne d'information		Validation de la chaîne sécurité CSA à compter de mi-juin 2004	Analyser les processus	JF./J.
Interfaces et systèmes d'information		Interface Minefi/Justice opérationnelle pour les test du CNT2 mi-juin 2004 Mise en service du CE Rennes 2 début 2005	Spécifier les interfaces Minefi/Justice pour fin juin 2003	CH.PI
MINERI (CE Rennes 2, interface Minefi / Justice)				
Intérieur (Win OMP / Win OMP CSA intégré au marché CNT 2)		Réalisation des interfaces Win OMP / Win OMP CSA intégrée au marché CNT2	Spécifier les interfaces Win OMP / Win OMP CSA pour fin juin 2003	E.CHARB R.BAF
Justice (Minos CSA) (intégré au marché CNT phase 2)		Fournir les spécifications fonctionnelles de la réalisation du logiciel Minos CSA et de la fourniture du matériel aux prestataires CNT2 en janvier 2004	Définir l'architecture de Minos CSA à intégrer au CdC CNT2 en version 1.0 pour fin juillet 2003	A.PI
Formation / Mise en exploitation de l'ensemble de la chaîne		Formation de l'ensemble des acteurs concernés pour la mise en service du CNT2 mi-juillet 2004	Définir les besoins et les programmes de formation pour fin 2003	CH.PEYRI I/F.GAI
500 sites Justice, 500 OMP, 100 exploitants, 100 TG				
Evaluation		Indicateurs et outils de reporting mis en place pour la mise en service du CNT phase 1 : avant fin 2003	Définir pour fin juillet 2003 les indicateurs et outils de reporting, à prendre en compte pour la mise au point du marché CNT phase 1 et à intégrer dans les DCE Phase 2.	JF./J.
Définition des indicateurs				
Mise en œuvre			Définir les processus de mise en œuvre fin juillet 2003	JF./J.
Mise en place d'une cellule de veille / alerte			Analyser les processus à mettre en œuvre	JF./J.
Communication		Plan de communication défini fin juillet 2003 Actions de communication à engager avant l'automne dans le cadre de la phase 1.	Etudier les possibilités d'intervention d'une société de communication pour l'assistance à l'élaboration du plan de communication dès le début du mois de juin Analyser les processus à mettre en œuvre	A.CA
Plan de communication				
Marché de communication			Analyser les processus à mettre en œuvre	A.CA



Traitements CSA

Interfaces

Ministère de la Justice

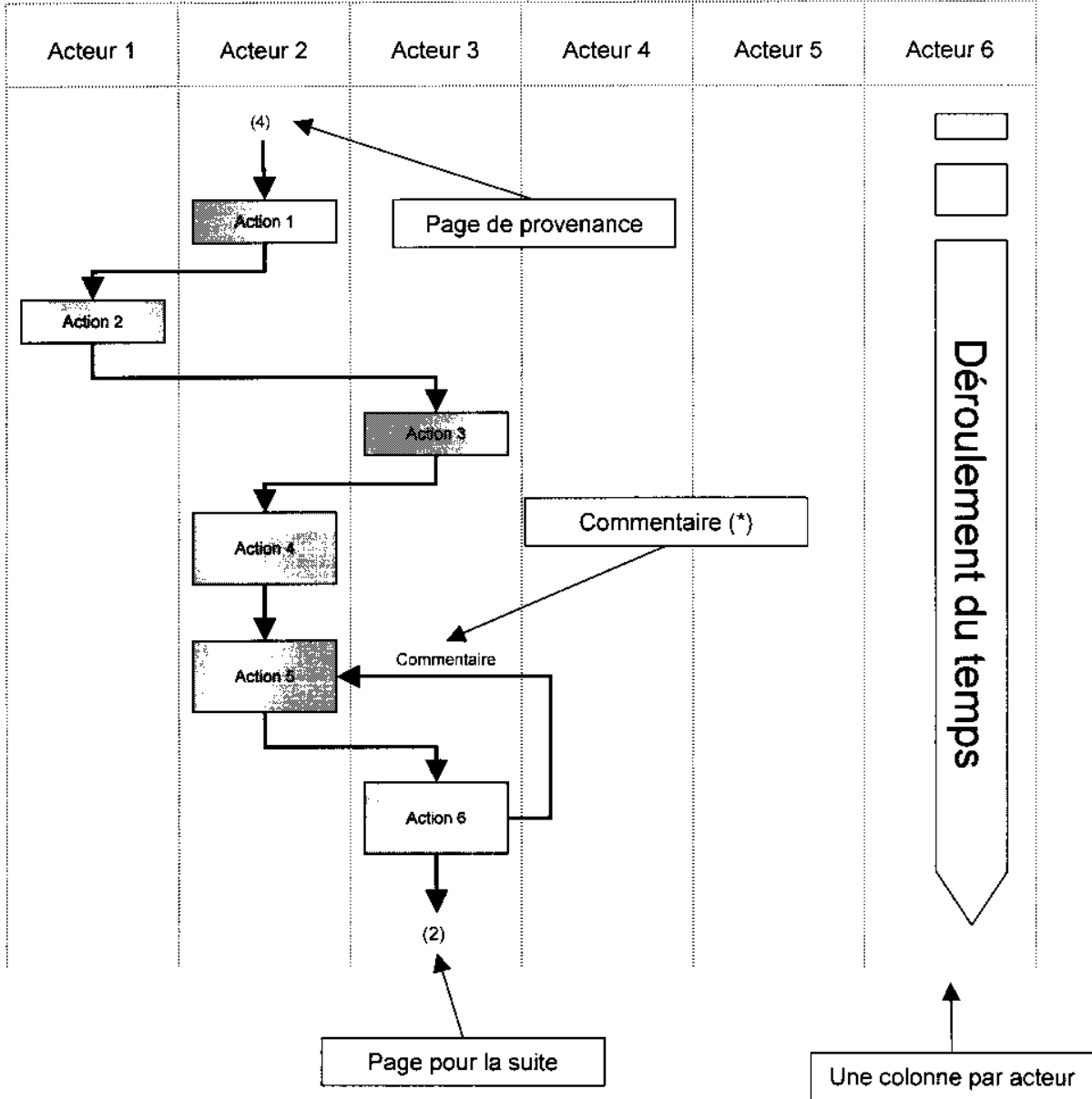
Ministère des Finances

Ministère de l'Intérieur

Ce qui a changé depuis la dernière version

- Prise en compte des remarques de la réunion du 30 juin 2003

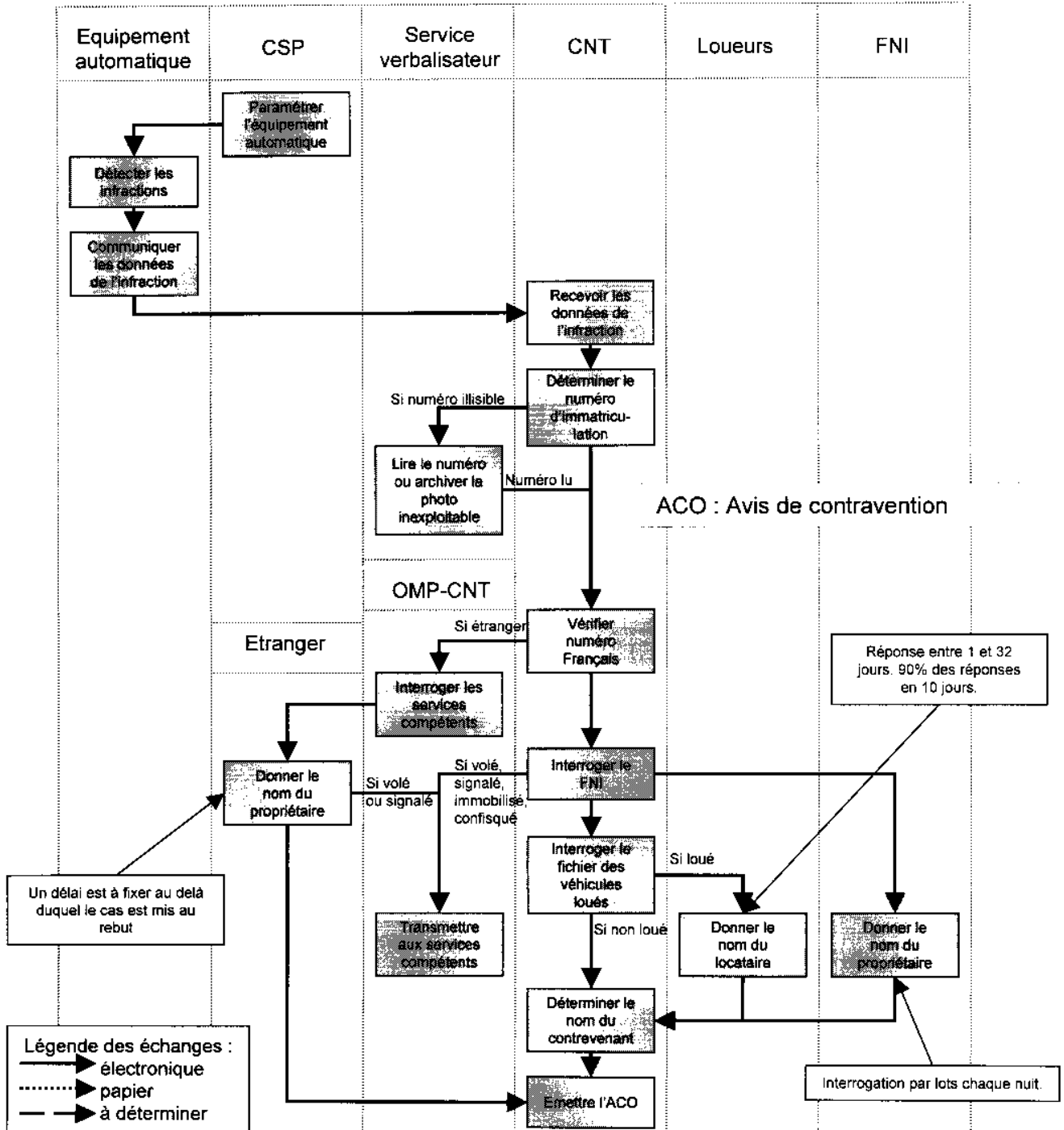
Présentation des principes du modèle de traitement



(*) : Dans un modèle de traitement, il faut veiller à éviter les boucles infinies comme celle entre les actions 5 et 6. Quand il est impossible de se passer d'une boucle potentiellement infinie, un commentaire est le bienvenu pour exprimer les conditions de fin de boucle.

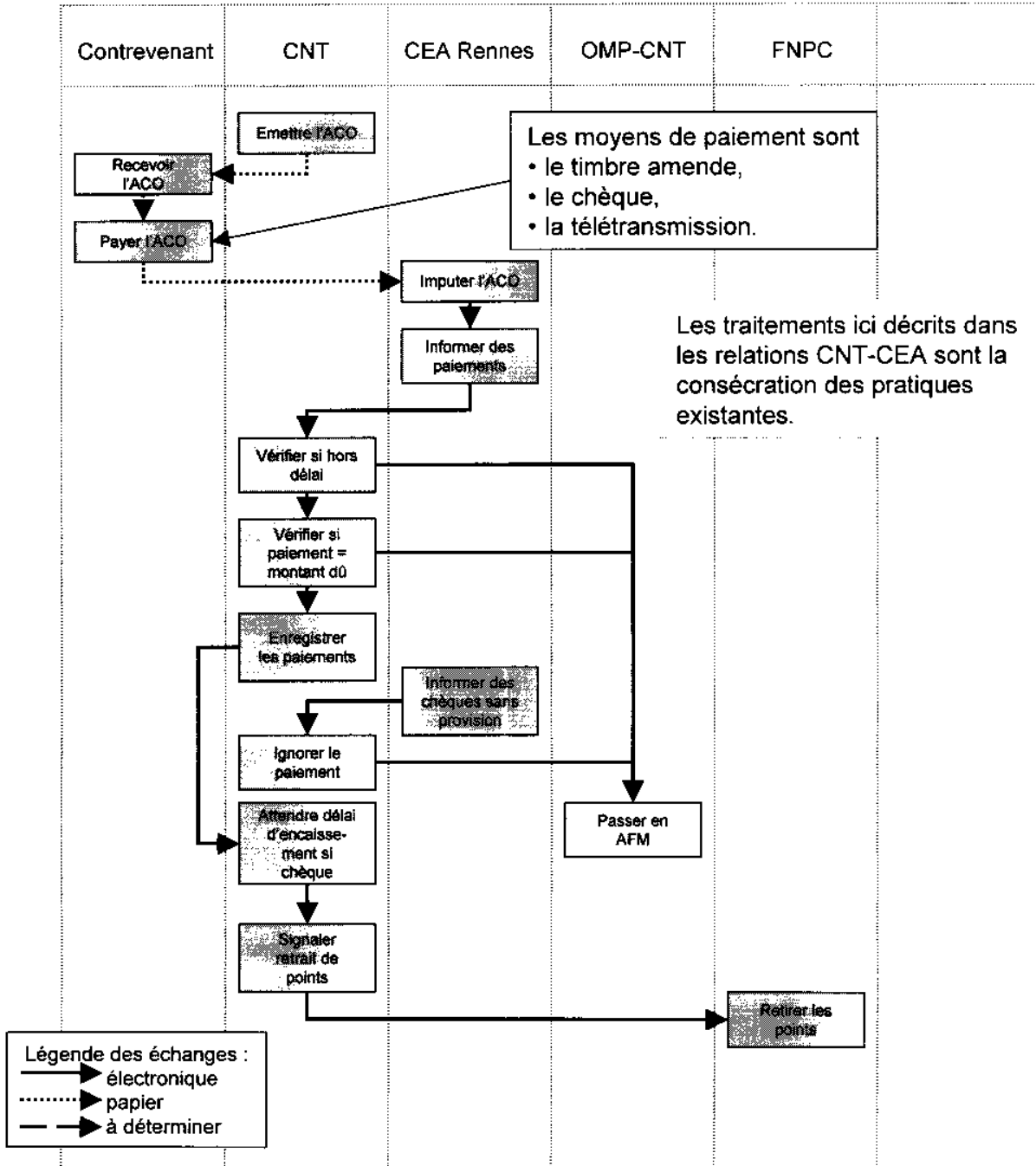
Les différents cas

	Page
• Emission de l'avis de contravention	
– Vérification des données.....	5
– L'émission de l'avis de contravention.....	6
• Le contrevenant ne conteste pas	
– Il paie avant l'émission de l'AFM	7
– Il paie après l'émission de l'AFM.....	8
• Le contrevenant conteste sans consigner	
– Le titulaire de la carte grise désigne un conducteur	9
– Le titulaire de la carte grise déclare le vol ou la destruction du véhicule	10
• Le contrevenant consigne	
– Avant l'AFM	11
– Après l'AFM	13



Classe 4

Le contrevenant paie sans contester avant l'émission de l'AFM

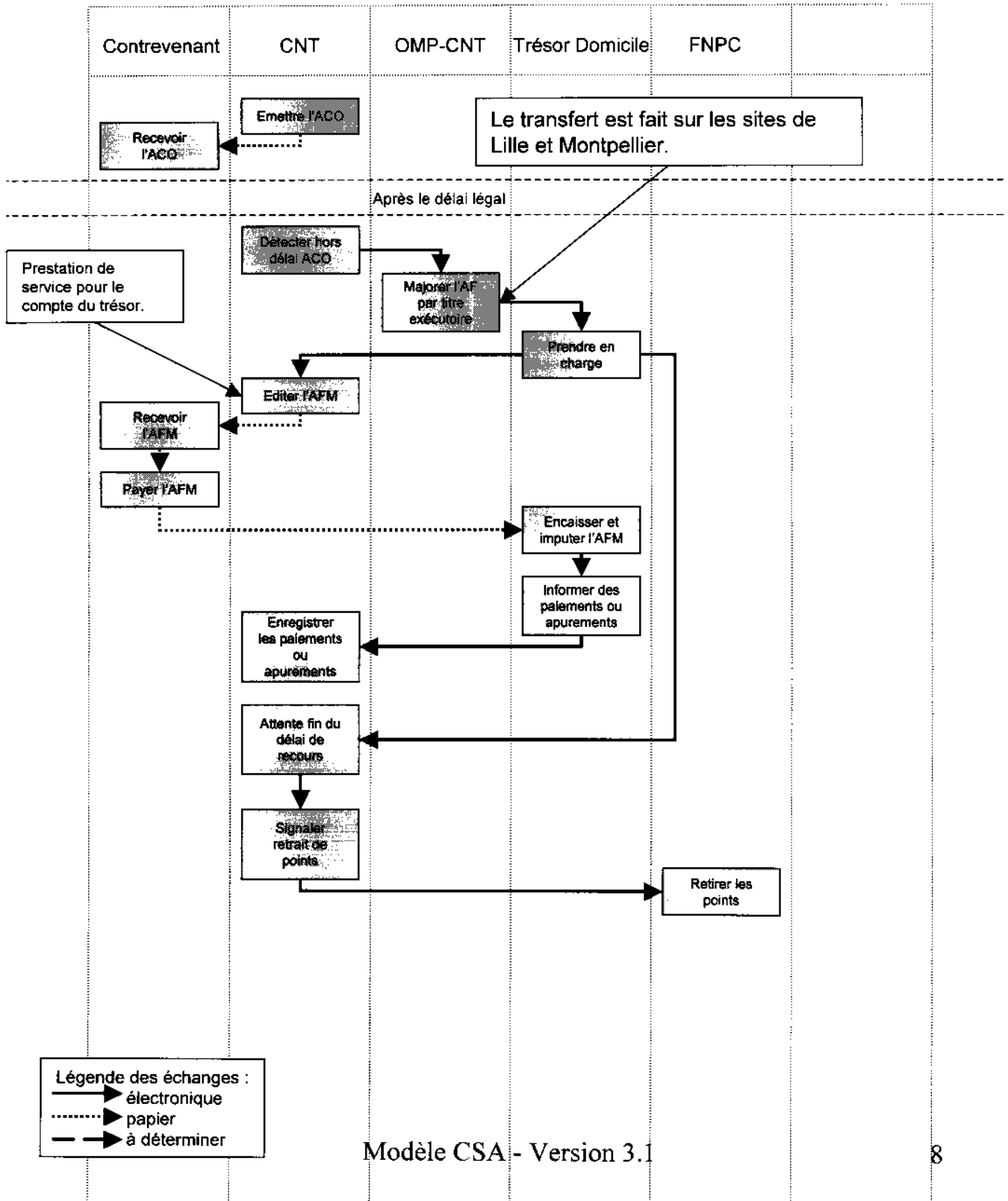


Remarques :

- Les interfaces seront différentes avec le futur centre d'encaissement de Rennes (CE Rennes 2).
- Pour la télétransmission, la présentation du montant exact à payer au contrevenant sera dans la périmètre du CNT.

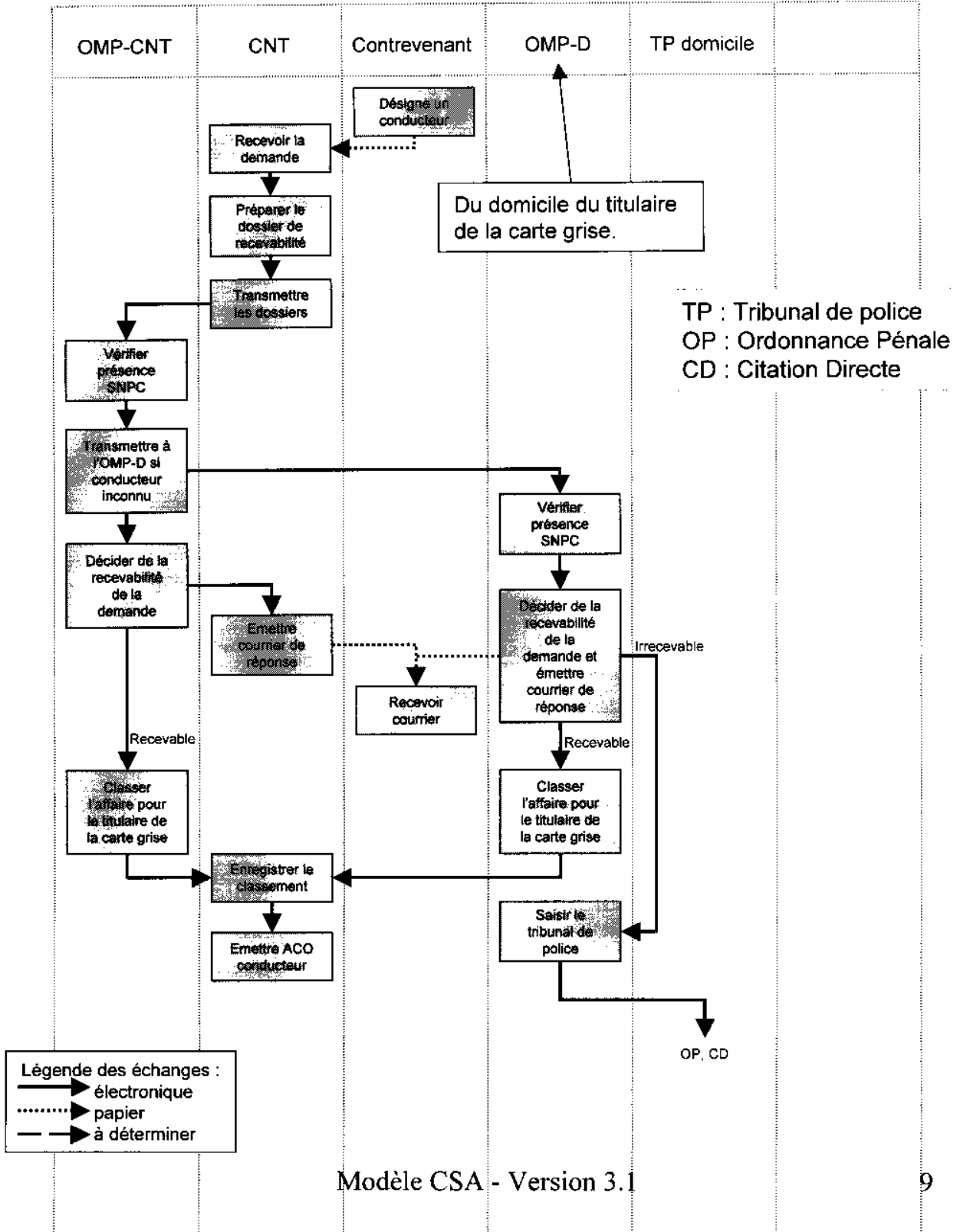
Classe 4

Le contrevenant ne conteste pas après l'émission de l'AFM



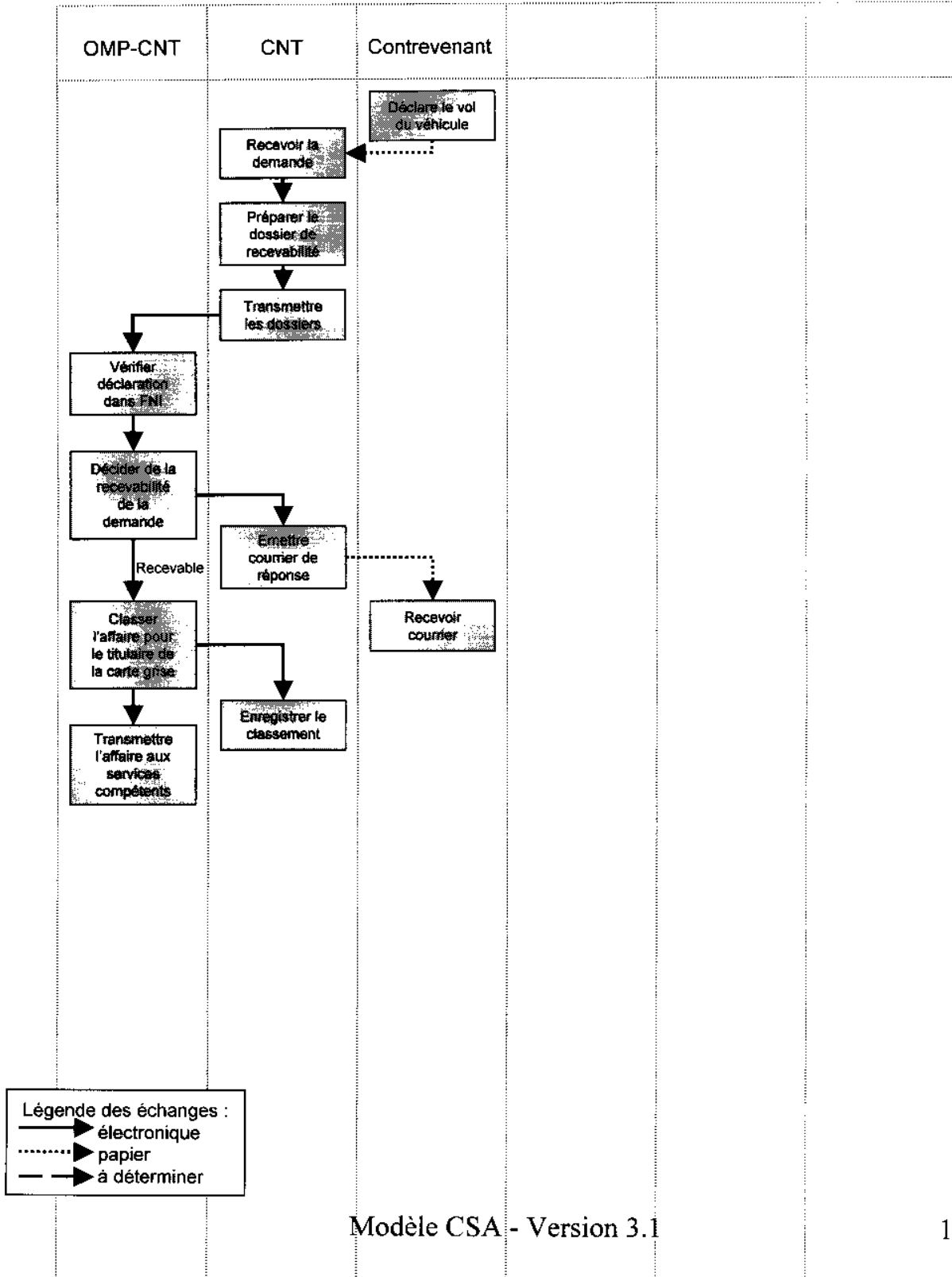
Classe 4

Le titulaire de la carte grise désigne un conducteur



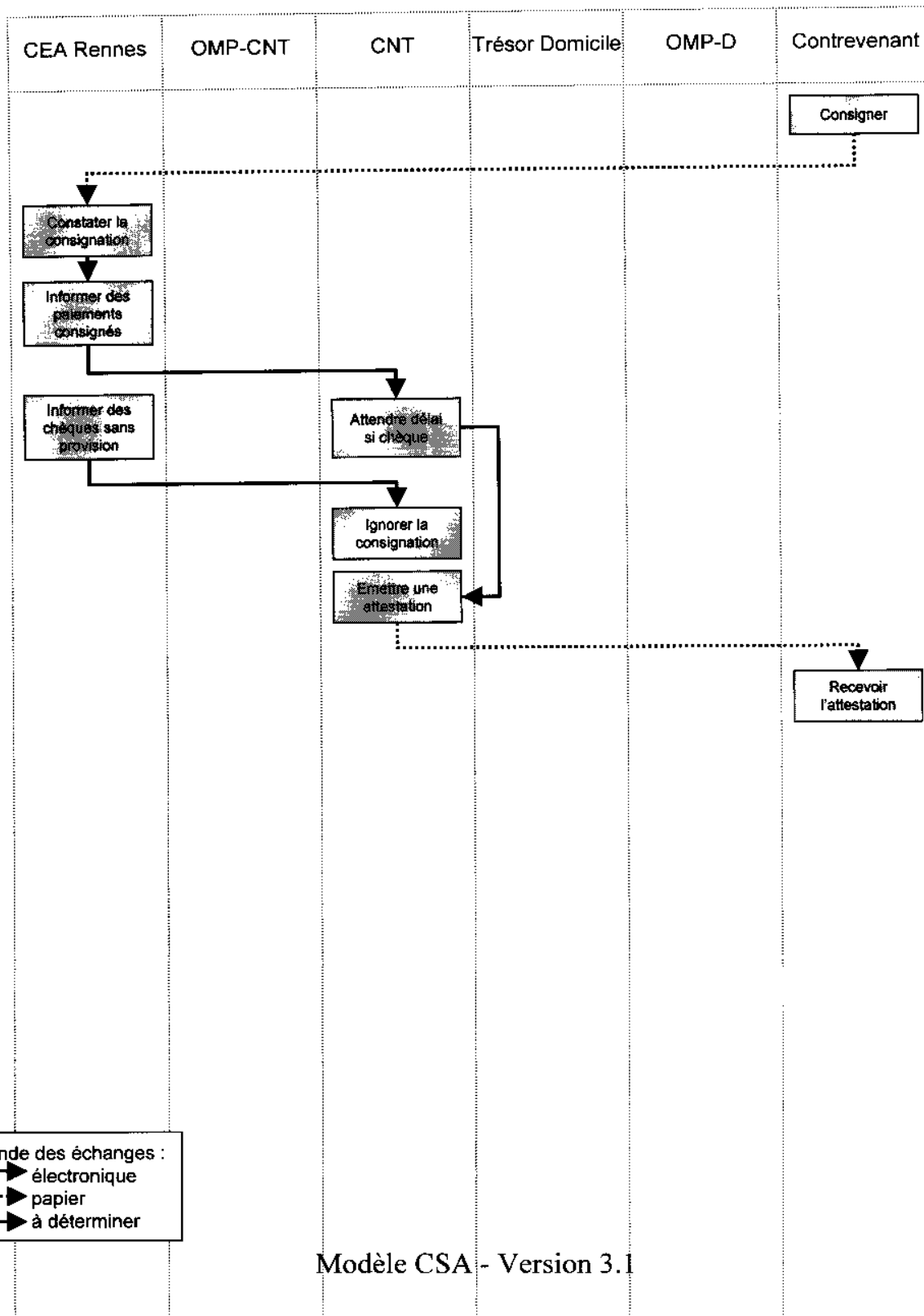
Classe 4

Le titulaire de la carte grise déclare le vol ou la destruction du véhicule



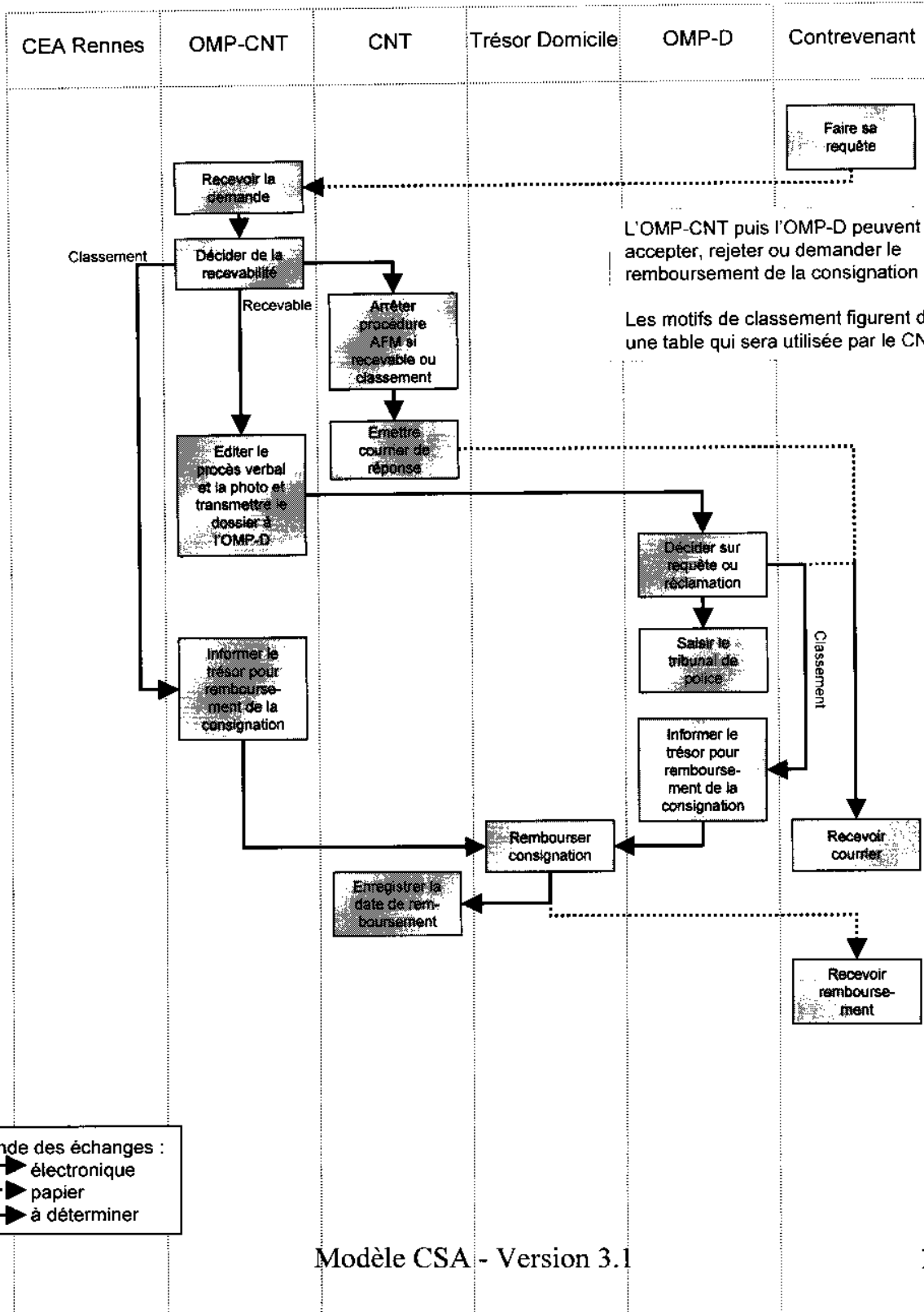
Classe 4

Le contrevenant consigne avant l'AFM (Attestation)



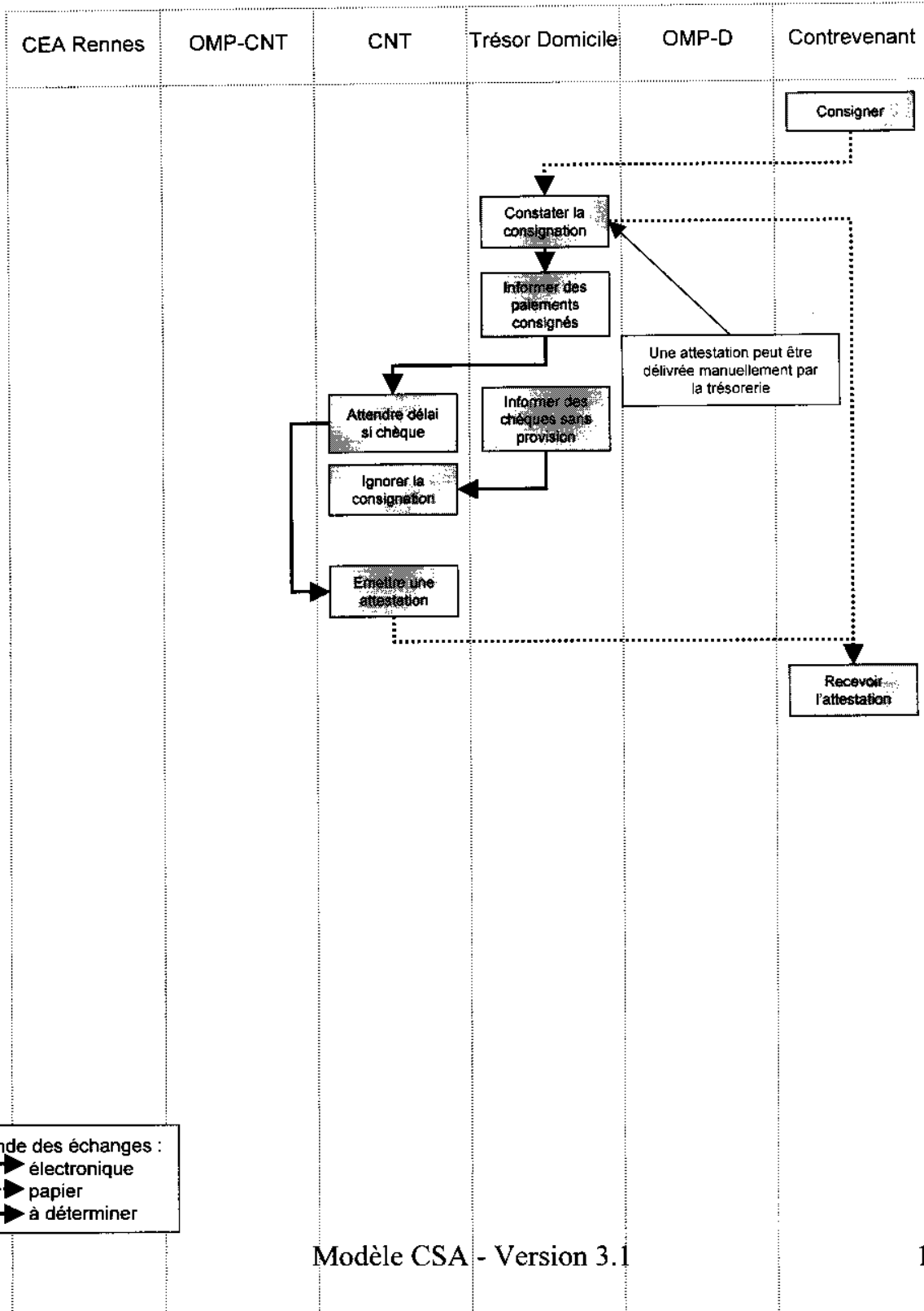
Classe 4

Le contrevenant consigne avant l'AFM (Requête)



Classe 4

Le contrevenant consigne après l'AFM (Attestation)





**MISSION INTERMINISTERIELLE
CONTROLE – SANCTION – AUTOMATIQUE**

MINISTRE DE L'EQUIPEMENT,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT,
DU TOURISME ET DE LA MER

DIRECTION DE LA SECURITE ET DE LA CIRCULATION ROUTIERES

SOUS-DIRECTION DE L'ADMINISTRATION GENERALE

BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES
ARCHE SUD 92055 LA DEFENSE CEDEX

**CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES
PARTICULIERES**

N°

RELATIF A LA CONCEPTION, A LA REALISATION,
A L'EXPLOITATION ET A LA MAINTENANCE
DU CENTRE NATIONAL DE TRAITEMENT - PHASE I
DE LA CHAINE DE CONTROLE SANCTION AUTOMATIQUE

Version 1.4 du lundi 26 mai 2003

CONTROLE SANCTION AUTOMATIQUE
SYSTEME C.S.A.

ADRESSE POSTALE : MISSION INTERMINISTERIELLE C.S.A.
STANDARD 91.40.81.21.22 www.equipement.gouv.fr

0.1	12 avril 2003	Création du document	B. Léger
0.5	22 avril 2003	Intégration des remarques du Préfet Bartok ; Séparation du doc. initial en CNT _{P1} et CNT _{P2} Intégration du périmètre de la phase 1.	B. Léger
0.9	12 mai 2003	Intégration des modifications suite aux réunions interfaces (joueurs + FND) ; Intégration du télépaiement finance (périmètre CSA à définir).	B. Léger
1.0	16 mai 2003	Intégration des modifications suite aux réunions semaine du 12 au 16 mai 2003.	B. Léger
1.1	lundi 19 mai 2003	Intégration des modifications suite à la réunion marché CNT _{P1} du 14 mai 2003 à Beauvais. Télécommunications + Télépaiement Options obligatoires 1. reprise par un tiers + 2. assistance manuelle à la LAP pour les 5 ^{ème} classe. Dérivé du marché : 3 mois de dev. + 6 mois d'exploitation + 6 mois reconductibles = ce qui fait du 9 mois reconductible 1 fois.	B. Léger
1.2	mardi 20 mai 2003	Intégration de parties manquantes : Bascule – Reprise ; Recette et Tests ; divers	B. Léger
1.3	jeudi 22 mai 2003	Intégration des remarques de A. Georgen et P. Vallée. Intégration des éléments réunion marché CNT _{P1} du 14 mai 2003 à Beauvais. Intégration des remarques de M. Peyré Intégration du Télépaiement – éléments provenant du MINEFI Intégration des remarques Gendarmerie sur les « embarqués » DCSSI (SSI), HFD et Sécurité : éléments de SSI AC - Autorité de certification : éléments de SSI Droits d'accès : prise en compte du Droit d'Accès CNIL ? Intégration des remarques de J.F. Janin	B. Léger
1.4	lundi 26 mai 2003	Intégration des modifications suite à la réunion du 21 et du 22 Intégration du nouveau périmètre CNT _{P1} (avec P. Vallée) FVY + FVL + FNI : meilleure mise en valeur de l'ordonnancement Périmètre : stabilisé (NPAI, AFM, OMP-R, OPJ, AMI, FNPC) Centre ERP-ACO et AFM, désolidarisé du CNT _{P1} Centre GAR des retours, désolidarisé du CNT _{P1}	B. Léger P. Vallée
1.5	mardi 26 mai 2003	Intégration des modifications de M. Gallat DCSSI	B. Léger P. Vallée

SOMMAIRE

ARTICLE I - CONTEXTE.....	4
PRESTATIONS N° 1 : CENTRE NATIONAL DE TRAITEMENT – PHASE 1.....	4
ARTICLE II - VOCABULAIRE ET TERMES DU CCTP.....	4
ARTICLE III - DESCRIPTION GENERALE DU CNT _{P1}	4
ARTICLE IV - SECURITE DES SYSTEMES D'INFORMATION DU CNT _{P1}	4
ARTICLE V - ARCHITECTURE DU CNT _{P1}	4
ARTICLE VI - FONCTIONNALITES DETAILLEES DU CNT _{P1}	4
ARTICLE VII - INTERFACES EXTERNES AU CNT _{P1}	4
ARTICLE VIII - VOLUMETRIES ET MONTEE EN CHARGE DU CNT _{P1}	4
ARTICLE IX - SPECIFICATIONS TECHNIQUES.....	4
ARTICLE X - RECETTES ET TESTS.....	4
ARTICLE XI - MODALITES DE BASCULE DU CNT _{P1} VERS LE CNT.....	4
ARTICLE XII - PROPRIETE DES REALISATIONS - DOCUMENTATIONS.....	4
ARTICLE XIII - EXPLOITATION ET MAINTENANCE DU CNT _{P1}	4
ARTICLE XIV - MODALITES D'EXECUTION.....	4
ARTICLE XV - PRESTATIONS COMPLEMENTAIRES.....	4
ARTICLE XVI - LOCAUX D'HEBERGEMENT DU CNT _{P1}	4
PRESTATIONS N° 2 : TELECOMMUNICATIONS.....	4
ARTICLE XVII - CONTEXTE - SYSTEME CSA.....	4
ARTICLE XVIII - PRESTATIONS ATTENDUES.....	4
PRESTATIONS N° 3 : TELEPAIEMENT DES AMENDES.....	4
ARTICLE XIX - SITE INTERNET DE TELEPAIEMENT.....	4
ARTICLE XX - SERVEUR VOCAL DE TELEPAIEMENT.....	4

ARTICLE I - CONTEXTE

I.1.- GENERALITES

Les Français ne respectent pas les règles du code de la route car ils ont le sentiment que les transgressions sont impunies. Le Gouvernement veut automatiser les contrôles des infractions qui peuvent l'être et reporter les moyens actuellement utilisés à cette tâche au contrôle des autres infractions.

Dans ce contexte, la Mission Interministérielle « Contrôle-Sanction-Automatique » doit mettre en place un système de contrôle et de sanction automatisé (système C.S.A.).

I.2.- OBJET DU MARCHÉ : PRESTATIONS DEMANDEES

Le présent marché est dénommé « Marché Centre Nationale de Traitement - Phase I » (CNT_{P1}). Il concerne les trois catégories de prestations décrites ci-après.

I.2.1. PRESTATIONS N° 1 : CENTRE NATIONAL DE TRAITEMENT – PHASE 1 (CNT_{P1})

- Conception, développement, réalisation, mise en service, exploitation et maintenance du système d'informations automatisé du CNT_{P1}, de la chaîne CSA, y compris le centre d'Édition, de Publipostage, d'Afranchissement et de Routage des avis de contravention et des amendes forfaitaires majorées.

- Prestations (deux types) d'édition, de publipostage, d'afranchissement et de routage des avis de contravention et des amendes forfaitaires majorées pour **1000 infractions supplémentaires** par jour et pour une durée de un (1) mois (*prestations faisant l'objet de bons de commande*).

I.2.2. PRESTATIONS N° 2 : TELECOMMUNICATIONS CSA

Etude, mise en service et maintenance des télécommunications entre les Equipements Terrains, les Centres de Supervision et de Paramétrage, le Centre National de Traitement et les Tiers Externes identifiés de la chaîne CSA.

I.2.3. PRESTATIONS N° 3 : TELEPAIEMENT DES AMENDES CSA

Conception, développement, réalisation, hébergement et maintenance d'un site de télépaiement par Internet et d'un système de paiement par Téléphone (serveurs vocaux) des amendes du CNT_{P1} de la chaîne CSA.

I.3.- PRIORITE DE REALISATION ET D'EXECUTION DES PRESTATIONS

Le titulaire du marché pourra mener l'exécution de l'ensemble des trois prestations précitées de manière simultanée.

MISSION INTERMINISTERIELLE
CONTROLE – SANCTION - AUTOMATIQUE

MINISTERE DE L'INTERIEUR
DE LA SECURITE INTERIEUR ET DES LIBERTES LOCALES

DIRECTION GENERALE DE LA POLICE NATIONALE

DIRECTION DE L'ADMINISTRATION DE LA POLICE NATIONALE
SOUS-DIRECTION DE L'ADMINISTRATION GENERALE ET DES FINANCES

BUREAU DES MARCHES PUBLICS
PLACE BEAUVAU
75800 PARIS CEDEX 08

**CAHIER DES CLAUSES ADMINISTRATIVES
PARTICULIERES**

N°

ETABLI EN APPLICATION DU CODE DES MARCHES PUBLICS

RELATIF À L'ACQUISITION, A L'INSTALLATION ET LA MAINTENANCE
DES EQUIPEMENTS DE TERRAIN
(DISPOSITIFS DE CONTROLES DE VITESSE ET PRISE DE VUES)
DE LA CHAINE DE CONTROLE SANCTION AUTOMATISE

*CONTROLE SANCTION AUTOMATIQUE
SYSTEME C.S.A.*



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Ministère
de l'Équipement
des Transports
du Logement
du Tourisme
et de la Mer

Le présent C.C.A.P. comporte 14 feuillets numérotés de 2 à 14

ARTICLE I - CONTEXTE ET OBJET DU MARCHÉ

I.1.- CONTEXTE GENERAL

Dans le cadre de l'automatisation du contrôle des infractions aux règles du code de la route, le Gouvernement a décidé de lancer les marchés pour l'acquisition, l'installation et la maintenance de matériels nécessaires à cette automatisation. Ces marchés, pilotés par la Mission Interministérielle C.S.A. (Contrôle Sanction Automatique) seront passés en plusieurs phases, le premier marché, objet du présent CCAP concerne la fourniture, l'installation et la maintenance des premiers matériels ; il sera suivi d'autres marchés concernant d'autres équipements supplémentaires, mais aussi, relatifs à la mise en place de la chaîne informatique de traitements automatisés des infractions.

I.2.- OBJET DU MARCHÉ

Le présent marché a pour objet la fourniture, l'installation et la maintenance de systèmes fixes de contrôle automatisé de vitesse (Equipements de Terrain) et de leurs CSP (Centres de Supervision et de Paramétrage).

La personne publique s'engage, pour la durée totale du marché, telle que définie à l'article III du présent document, à acquérir, à faire installer et à faire maintenir les équipements suivants :

- **minimum de 70 dispositifs de contrôle et de prise de vues** (acquisition, installation, mise en service et maintenance);
- **maximum de 90 dispositifs de contrôle et de prise de vues** (acquisition, installation, mise en service et maintenance);

et

- **minimum de 15 équipements correspondants aux Centres de Supervision et de Paramétrage** (matériels, logiciels et maintenance);
- **maximum de 20 équipements correspondants aux Centres de Supervision et de Paramétrage** (matériels, logiciels et maintenance).

ARTICLE II - FORME ET MODE DE PASSATION DU MARCHÉ

Le présent marché est un marché à bons de commande, passé suite à un appel d'offres ouvert lancé conformément aux articles 33, 50, 58 à 60, 72 du code des marchés publics.

Il est passé par la Direction de l'Administration de la Police Nationale (D.A.P.N.), seule habilitée à passer commandes auprès du titulaire.



MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
DE LA SÉCURITÉ INTÉRIEURE ET DES LIBERTÉS LOCALES

MISSION INTERMINISTÉRIELLE
CONTROLE – SANCTION - AUTOMATIQUE

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR
DE LA SÉCURITÉ INTÉRIEURE ET DES LIBERTÉS LOCALES

DIRECTION GÉNÉRALE DE LA POLICE NATIONALE

DIRECTION DE L'ADMINISTRATION DE LA POLICE NATIONALE
SOUS-DIRECTION DE L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE ET DES FINANCES

BUREAU DES MARCHES PUBLICS
PLACE BEAUVAU
75800 PARIS CEDEX 08

**CAHIER DES CLAUSES ADMINISTRATIVES
PARTICULIÈRES**

RELATIF
A L'ACQUISITION, A L'INSTALLATION ET LA MAINTENANCE DES
ÉQUIPEMENTS DE TERRAIN
(DISPOSITIFS DE CONTRÔLES DE VITESSE ET PRISE DE VUES)
ET
A LA CONCEPTION, A LA RÉALISATION,
A L'EXPLOITATION ET A LA MAINTENANCE
DU CENTRE NATIONAL DE TRAITEMENT
DE LA
CHAÎNE DE CONTRÔLE SANCTION AUTOMATIQUE

*CONTROLE SANCTION AUTOMATIQUE
SYSTÈME C.S.A.*

ARTICLE I - CONTEXTE ET OBJET DU MARCHE

I.1.- CONTEXTE GENERAL

Dans le cadre de l'automatisation du contrôle des infractions aux règles du code de la route, le Gouvernement a décidé de lancer un marché pour la mise en oeuvre des matériels et des traitements nécessaires à cette automatisation. Ce marché, piloté par la Mission Interministérielle C.S.A. (Contrôle Sanction Automatique) concerne la fourniture, l'installation et la maintenance des équipements de terrain ainsi la réalisation, l'exploitation et la maintenance du CNT (Centre National de Traitements). Ce centre correspond à la mise en place de la chaîne informatique de traitements automatisés des infractions.

I.2.- OBJET DU MARCHE : QUATRE LOTS

Le présent marché a pour objet l'acquisition, l'installation et la maintenance des équipements de terrain (dispositifs de contrôles de vitesse et prise de vues) ainsi que la conception, la réalisation, l'exploitation et la maintenance du Centre National de Traitement de la chaîne de Contrôle Sanction Automatique.

I.2.1. PRESTATION N° 1 : EQUIPEMENTS DE TERRAIN

La personne publique s'engage, pour la durée totale du marché, telle que définie à l'article III du présent document, à acquérir, à faire installer et à faire maintenir les équipements suivants :

- minimum de 700 dispositifs de contrôle et de prise de vues (acquisition, installation, mise en service et maintenance);
- maximum de 1000 dispositifs de contrôle et de prise de vues (acquisition, installation, mise en service et maintenance);

et

- minimum de 15 équipements correspondants aux Centres de Supervision et de Paramétrage (matériels, logiciels et maintenance);
- maximum de 20 équipements correspondants aux Centres de Supervision et de Paramétrage (matériels, logiciels et maintenance).

I.2.2. PRESTATION N°2 : CENTRE NATIONAL DE TRAITEMENT

Ce lot a pour objet la conception, réalisation, exploitation et maintenance du Centre National de Traitement de la chaîne de Contrôle Sanction Automatique.

Il concerne la réalisation des trois prestations décrites ci-après. La personne publique s'engage, pour la durée totale du marché, telle que définie à l'article III du présent document, à faire concevoir, à faire réaliser, à faire exploiter et à faire maintenir les systèmes d'information et les réseaux de télécommunications suivants :

- **Sous-Prestation n°1** : Conception, développement, réalisation, mise en service, exploitation et maintenance du système d'informations automatisé et centralisé de la chaîne CSA, y compris le centre EPR, le centre TRC et le système d'information CSA-MINOS du Ministère de la Justice.
- **Sous-Prestation n°2** : Prestations d'édition, de publipostage, d'affranchissement et de routage des documents liés à la gestion des infractions (avis de contravention et amendes forfaitaires majorées).
- **Sous-Prestation n°3** : Prestations de traitement automatique et semi-automatique des retours de courriers pour désignation d'un conducteur et pour contestation.

I.2.3. PRESTATION N° 3 : TELECOMMUNICATIONS CSA

Etude, mise en service et maintenance des télécommunications entre les Equipements Terrains, les Centres de Supervision et de Paramétrage, le Centre National de Traitement et les tiers externes identifiés de la chaîne CSA.

I.2.4. PRESTATION N° 4 : TELEPAIEMENT DES AMENDES CSA

Conception, réalisation, hébergement, exploitation et maintenance d'un site de télépaiement par Internet et d'un système de paiement par téléphone (serveurs vocaux) des amendes du CNT de la chaîne CSA.

ARTICLE II - FORME ET MODE DE PASSATION DU MARCHÉ

Le présent marché est un marché à bons de commande, passé suite à un appel d'offres ouvert lancé conformément aux articles 33, 58 à 60, 72 du code des marchés publics.

Il est passé par la Direction de l'Administration de la Police Nationale (D.A.P.N.), seule habilitée à passer commandes auprès du titulaire.

ARTICLE III - DURÉE DU MARCHÉ

Le marché prend effet à la date de sa notification. Il est passé pour une durée de un an à compter de cette date. Il pourra faire l'objet de deux reconductions expresses, la durée maximale du marché ne pouvant excéder trois ans. Ces reconductions devront faire l'objet d'une demande écrite de l'administration envoyée trois mois au moins, avant la date d'anniversaire du marché au titulaire de ce dernier.

ARTICLE IV - DOCUMENTS CONTRACTUELS

Les nouveaux chantiers :

La mission CSA, selon les termes de sa lettre de mission, s'est focalisée pour le lancement du CSA sur :

- ✓ le chantier juridique pour l'adaptation des dispositifs législatifs et réglementaires
- ✓ le chantier technique avec l'homologation des appareils et la définition du SI complet, avec l'ensemble des interfaces entre les Ministères
- ✓ le chantier sécurité avec la définition de la politique de sécurité
- ✓ le chantier de l'organisation et des contrats avec le recrutement d'AMO, de maîtres d'œuvres et d'entreprises pour le déploiement du système
- ✓ la communication

Tous ces chantiers ne sont pas terminés, loin de là, et la première tâche des mois à venir sera de poursuivre dans le cadre des objectifs fixés, en précisant ce qui doit l'être, les délais impartis n'ayant parfois pas permis de définir totalement tous les aspects de chacune des tâches à accomplir.

D'autres chantiers s'ouvrent néanmoins pour la mission CSA et ses « successeurs » :

- ✓ la réception des prestations engagées : pour être efficace, ces phases de recette et réception doivent être organisées avec des acteurs ad hoc qui sont parfois encore à recruter : certification sécurité, réception de l'ensemble de la chaîne avec des phases de test approfondies, ...
- ✓ la communication qui devra passer d'une phase projet à une phase d'exploitation, avec les impacts publics évidents : stratégie, messages et vecteurs à définir
- ✓ l'évaluation : le pilotage politique du CSA devra s'appuyer sur une évaluation très fréquente (hebdomadaire, mensuelle ?) au plan local (Préfet, Procureur, ...) et central (structure à définir). Les dispositifs sont à définir et à mettre en place : indicateurs, collecte des données aux différents stades de la chaîne, restitution, diffusion..., ainsi que les modes de décision (local/national) de régulation du dispositif d'ensemble en cas de surcharge d'une partie de la chaîne
- ✓ la formation des personnels des ministères impactés : cette phase est cruciale pour une montée en régime « en douceur » du système et pour gagner l'adhésion des personnels au SI qui sera déployé. Le nombre de sites impactés est par ailleurs très important et selon des modalités de SI différents (serveur central, outils localisés, ...).
- ✓ La définition des référentiels, leur expérimentation pour les autres infractions visées au titre du CSA : inter-distance notamment.
- ✓ Les études permettant d'introduire dans le droit et dans les faits la sanction sur la base du contrôle de la vitesse moyenne.

Bibliographie

I) Etudes réalisées par la DSCR

- a) Bilan des expérimentations
 - « Synthèse des expérimentations menées en France obstacles et pistes de solutions » - Rapport ISIS – Juin 2002
- b) Etude d'architecture
 - « Amélioration de la chaîne sanction recouvrement » - Rapport STERIA – 15/01/2003
- c) Etude de sécurité
 - « Etude de sécurité de la chaîne Contrôle Sanction Automatisée »
 - « Cahier des charges-Exigences de sécurité Chaîne Contrôle Sanction Automatisée »
 - « Propositions pour une politique de Sécurité du système d'information de la Chaîne »
 - Travaux réalisés par TEAMLOG 27/01/03

II) Rapports sur la Contrôle Sanction Automatisé

- a) « Constatation et traitement par automates de certaines infractions à la circulation routière », sous la direction du Préfet MUSSO
- b) Evaluation interministérielle des politiques publiques de contrôle et de sanction des infractions au code de la route réalisée sous la direction de M.TERNIER

III) Compte Rendu des réunions de la mission

Réunions hebdomadaires de la mission.

IV) Dossiers de consultation des entreprises

- a) « Acquisition, installation et maintenance des équipements de terrain (dispositifs de contrôle de vitesse et prise de vues) » - Publication le 03 Juillet 2003
- b) « Conception, réalisation, exploitation et maintenance de Centre National de Traitement – Phase I de la chaîne de Contrôle Sanction Automatisé » - Publication le 06 Juin 2003
- c) Projet de dossier de consultation pour :
« Acquisition, installation et maintenance des équipements de terrain, et conception , réalisation, exploitation et maintenance du Centre National de Traitement de la Chaîne de Contrôle Sanction Automatique »

V) Rapports sur le Contrôle Sanction Automatisé à l'étranger

- a) « Etude des systèmes automatiques de contrôle-sanction des infractions routières » – Rapport ISIS/CERTU – Juillet 2001
- b) « Cost benefit analysis of traffic light and speed cameras » - Rapport d'évaluation du contrôle sanction automatisé en Grande-Bretagne - 1996

VI) Sites internet sur le Contrôle Sanction Automatisé à l'étranger

- a) Sur le contrôle Sanction Automatisé en Grande Bretagne :
<http://www.roads.dft.gov.uk/roadsafety/cameras/index.htm>
- b) Sur le projet européen VERA (Video Enforcement for Road Authorities) :
<http://www.veraproject.info>
- c) Sur le contrôle Sanction Automatisé aux Etats Unis (Site de l'organisation des ingénieurs des transports américains)
<http://www.ite.org>