

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Inspection Générale
de l'Administration

N° 120160/BA

Paris, le 13 JUIN 2012

NOTE

à l'attention de

**Monsieur le Sous-Directeur de la Circulation
et de la Sécurité Routières**

**Direction de la Modernisation
et de l'Action Territoriale**

OBJET : Rapport sur l'écart entre le nombre d'infractions constatées et le nombre d'infractions générant un retrait de points de permis de conduire.

P. J. : 1 + 1.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint un exemplaire du rapport confidentiel sur l'écart entre le nombre d'infractions constatées et le nombre d'infractions générant un retrait de points de permis de conduire, établi par :

- M. Jean COLIN, inspecteur général de l'administration,
- M. Jean-Yves LE GALLOU, inspecteur général de l'administration

ainsi que copie de la note de transmission au Ministre

Le Chef du Service de l'Inspection Générale
de l'Administration

Michel Sapin



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

INSPECTION GÉNÉRALE
DE L'ADMINISTRATION

Paris, le 4 JUIN 2012

NOTE

à l'attention de

Monsieur le Ministre de l'Intérieur

Objet : **Rapport sur l'écart entre le nombre d'infractions constatées et le nombre d'infractions générant un retrait de points de permis de conduire.**

P.J. :
- 1 rapport
- 1 fiche de suivi

J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport de l'IGA sur l'écart entre le nombre d'infractions constatées et le nombre d'infractions générant un retrait de points de permis de conduire. Cette mission a été conduite par MM. Jean Colin et Jean-Yves Le Gallou, inspecteurs généraux.

Les failles du dispositif, dont une des causes tient à l'absence de désignation du conducteur sur la carte grise, sont souvent médiatisées. La verbalisation récente d'un enfant de 4 ans en est la dernière illustration.

Après une analyse fine des procédures et des applications, les principales conclusions sont les suivantes.

- 1 En 2010, 12 027 010 infractions routières entrant dans le champ d'application du permis à points ont été constatées. 6 486 626 décisions de retraits de points ont été prises. Les retraits de points concernent 54% des infractions constatées. 46% des infractions sont donc restées sans conséquences sur la situation du permis de conduire.
- 2 - Lorsque les véhicules appartiennent à des personnes morales, seulement 11% des conducteurs contrevenants se voient retirer des points. Ainsi, 1 400 000 avis de contraventions (ACO) adressés, dans le cadre du contrôle sanction automatisé (CSA), à des sociétés ou à des administrations, ne débouchent sur aucun retrait de points. La mission propose plusieurs types de solutions : d'ordre pénal (créer une incrimination de non-désignation), administrative (faire figurer le nom d'un conducteur responsable

sur le certificat d'immatriculation), conventionnelle (passer des accords de transmission de données avec les propriétaires des grandes flottes de véhicules).

- 3 Par ailleurs 2 500 000 contrevenants ne se voient pas retirer de points de permis en raison de difficultés d'interfaces entre les fichiers d'immatriculation des véhicules et celui des permis de conduire. Beaucoup d'améliorations techniques sont possibles pour que les fichiers se « parlent » mieux. Cela relève d'un bon management des services.

En conclusion, la mission estime possible une nette amélioration de la situation constatée.

Élargissant son champ de réflexion, la mission attire aussi l'attention sur deux points :

la complexité de l'organisation administrative tant sur la sécurité routière que sur la gestion des fichiers routiers, ce qui pourrait conduire à rechercher une clarification et une simplification ;

les limites du couplage contrôle automatisé/gestion des points du permis de conduire ; ce couplage a certes permis de faire tomber le nombre de morts sur les routes de 8 000 à 4 000 mais il paraît difficilement en mesure de faire franchir significativement le plancher de verre des 4 000 morts, ce qui pourrait conduire à rechercher des voies complémentaires d'action.

Les membres de la mission vous proposent que la mise en oeuvre de certaines recommandations du rapport fasse l'objet d'un suivi, conformément au dispositif prévu dans ma note du 02 février 2012. Si cette proposition vous agréée, je vous remercie de me faire savoir, par retour de la fiche jointe à la présente note, si, pour chacune des propositions de suivi, vous donnez votre accord.

Le Chef du service de l'Inspection Générale
de l'Administration

Michel Sappin

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

INSPECTION GÉNÉRALE DE L'ADMINISTRATION

N° 12-045/11-087/01

CONFIDENTIEL

RAPPORT

**SUR L'ÉCART ENTRE LE NOMBRE D'INFRACTIONS CONSTATÉES ET LE NOMBRE
D'INFRACTIONS GÉNÉRANT UN RETRAIT DE POINTS
DE PERMIS DE CONDUIRE**

Etabli par :

Jean-Yves LE GALLOU
Inspecteur général de l'administration

Jean COLIN
Inspecteur général de l'administration

- MAI 2012 -

SYNTHÈSE DU RAPPORT
SUR L'ÉCART ENTRE LE NOMBRE D'INFRACTIONS CONSTATÉES
ET LE NOMBRE D'INFRACTIONS ENTRAÎNANT DE POINTS DE PERMIS DE CONDUIRE

En 2010, 12 027 010 infractions routières entrant dans le champ d'application du permis à points ont été constatées¹. 6 489 626 décisions de retraits de points ont été prises. Les retraits de points concernent 54% des infractions constatées. 46% des infractions sont donc restées sans conséquences sur la situation du permis de conduire pour les raisons exposées ci-après² :

Certaines infractions - de l'ordre de 6% du total - sont classées sans suite par la justice ou font l'objet de non—lieu, de relaxe ou de nullité de procédure.

Certaines infractions - de l'ordre de 2% du total - sont commises par des titulaires de permis de conduire étrangers et ne peuvent donc pas faire l'objet d'un retrait de points³.

S'agissant du contrôle automatisé, il arrive - fréquemment - que des personnes morales ne désignent pas le conducteur responsable qui échappe ainsi à la décision de retrait de points ; ainsi 89%⁴ des conducteurs de véhicules de sociétés ou d'administrations échappent à tout retrait de points ; ce phénomène concerne 12% du total des infractions.

Par ailleurs, il existe, tant pour le contrôle automatisé que pour le contrôle classique, de nombreuses difficultés d'interface entre les différents fichiers. : Système d'immatriculation des véhicules (SIV), Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI), Système national du permis de conduire (SNPC). Ce phénomène concerne de l'ordre de 20% des infractions. Son ampleur s'est réduite à partir de février 2011, lorsque l'ANTAI a cessé d'interroger l'ancien fichier national des immatriculations (FNI) et n'a recouru qu'au seul SIV pour ses requêtes.

Enfin, il y a 6% des infractions constatées qui ne débouchent pas sur un retrait de point pour d'autres raisons.

1

Il est précisé que ce nombre ne prend en compte que les infractions relevées par le dispositif de contrôle sanction automatisé arrivées au stade de l'avis de contravention (ACO), soit 9 138 758 ACO, sur un total de 18 009 960 messages d'infraction (MIF). La composition du rebut, soit 8 871 202 MIF, est explicitée ci après au § 1.2.1. Il comprend notamment les MIF relatifs à des véhicules étrangers, hors pays avec convention (3 278 978 MIF).

2

Voir tableau en annexe 5.

³ Il s'agit des pays avec convention, pour lesquels il y a envoi de l'ACO mais pas de retrait de points.

⁴ Source ANTAI.

Les trois premières causes évoquées ci-dessus appellent peu de mesures correctives. La mission s'est en revanche attachée à proposer :

des solutions juridiques pour assurer une meilleure équité entre conducteurs de véhicules particuliers, soumis aux décisions de retrait de points, et conducteurs de véhicules de personnes morales qui en sont de fait très largement dispensés ; **des solutions techniques** pour assurer une meilleure communication entre les fichiers.

La poursuite effective de la responsabilité personnelle des conducteurs de véhicules de personnes morales est une préoccupation des autorités du contrôle automatisé depuis l'origine. Trois options sont aujourd'hui possibles.

L'option pénale consiste à créer une incrimination contraventionnelle de 4^e ou 5^e classe de non désignation du conducteur responsable. Cette solution, proposée par la mission interministérielle de 2005, est juridiquement solide et recueille l'aval de la Chancellerie.

L'option administrative consiste à faire désigner, pour chaque conducteur, pour chaque véhicule, un conducteur responsable sur le certificat d'immatriculation ou, pour les grandes flottes, à le transmettre quotidiennement par flux informatique, comme le font les loueurs.

L'option conventionnelle consiste à proposer (sans contraintes) aux grandes entreprises et aux administrations de passer une convention avec l'ANTAI, convention par laquelle elles s'engagent à communiquer le nom des conducteurs de leurs véhicules par flux informatiques. Cette solution peut s'inscrire dans le cadre des actions conduites par l'Etat pour développer des politiques de prise en charge du risque routier dans le cadre du travail.

La troisième solution peut être mise en oeuvre immédiatement par l'ANTAI. La solution pénale et la solution administrative exigent en revanche un arbitrage ministériel ou interministériel.

Assurer une bonne interface entre les fichiers relève de la simple bonne gestion. Mais cela suppose que les services gestionnaires, en particulier la sous-direction de la circulation et de la sécurité routière (SDCSR), cessent de considérer les ordinateurs comme des « boîtes noires » et suivent de près les « rejets de traitements » et les réalités recouvertes par les « codes erreurs ». La solution passe par les étapes suivantes :

- suivi régulier des « rejets » ;
- analyse des mesures correctives à prendre pour chaque grande catégorie de cas ;
- mise en oeuvre des « patches » informatiques nécessaires ;
- « ravaudage » des fichiers imparfaits ;
- mobilisation pour ce faire des ressources du compte d'affectation spéciale (CAS) ;
- inscription du taux de retrait de points par rapport au nombre d'infractions dans le contrat d'objectifs de l'ANTAI et parmi les objectifs de la SDCSR.

TABLE DES PRÉCONISATIONS

Préconisations relevant du Cabinet de l'Intérieur

PRÉCONISATION N°4 :	IMPOSER DES PLAQUES D'IMMATRICULATION À L'AVANT DES MOTOS, OU RÉDUIRE LA PROPORTION DES RADARS PRENANT LES CLICHÉS PAR L'AVANT (INTÉRIEUR).	24
PRÉCONISATION N°11 :	IDENTIFIER LE CONDUCTEUR DES VÉHICULES DES PERSONNES MORALES, EN IMPOSANT L'OBLIGATION DE DÉSIGNATION, EN PROPOSANT UNE SOLUTION CONVENTIONNELLE PAR LA MISE EN PLACE D'UNE BASE DE DONNEES DES CONDUCTEURS ANALOGUE À CELLE DES SOCIÉTÉS DE LOCATION, OU EN EXIGEANT L'INSCRIPTION DU CONDUCTEUR HABITUEL SUR LE CERTIFICAT D'IMMATRICULATION (INTÉRIEUR).....	29 29
PRÉCONISATION N°12 :	MODIFIER LE CONTENU DU CERTIFICAT DE CESSION DES VÉHICULES AUTOMOBILES (INTÉRIEUR).	30
PRÉCONISATION N°17 :	EN ACCORD AVEC LA CHANCELLERIE, METTRE EN PLACE UN TABLEAU DE SUIVI, PAR CODE NATINF ET PAR DÉPARTEMENT, DES CONTRAVENTIONS DE LA 2 ^E À LA 4 ^E CLASSE ENTRAÎNANT RETRAIT DE POINTS CONSTATÉES, DES DÉCISIONS DE JUSTICE PRONONCÉES ET DES INSCRIPTIONS EFFECTUÉS AU SNPC (INTÉRIEUR)	34
PRÉCONISATION N°18 :	EN ACCORD AVEC LA CHANCELLERIE, DÉFINIR UN CADRE DE SUIVI DÉPARTEMENTAL ET NATIONAL, AINSI QUE DES ÉCHANGES RÉGULIERS ENTRE LES GREFFES DES OMP ET LE SERVICE CHARGÉ DES PERMIS DE CONDUIRE DE LA PRÉFECTURE (INTÉRIEUR).....	34
PRÉCONISATION N°24 :	EN ACCORD AVEC LA CHANCELLERIE, METTRE EN PLACE UN TABLEAU DE SUIVI, PAR CODE NATINF ET PAR DÉPARTEMENT, DES CONTRAVENTIONS DE 5 ^{ème} CLASSE ET DÉLITS ENTRAÎNANT RETRAIT DE POINTS CONSTATÉS, DES DÉCISIONS DE JUSTICE PRONONCÉES ET DES INSCRIPTIONS AU SNPC EFFECTUÉES (INTÉRIEUR)	42
PRÉCONISATION N°25 :	EN ACCORD AVEC LA CHANCELLERIE, DÉFINIR UN CADRE DE SUIVI DÉPARTEMENTAL ET NATIONAL ET DES ÉCHANGES RÉGULIERS ENTRE LES GREFFES DES TGI ET LE SERVICE CHARGÉ DES PERMIS DE CONDUIRE DE LA PRÉFECTURE (INTÉRIEUR).	42

Préconisations relevant de la Chancellerie

PRÉCONISATION N°19 :	RÉEXAMINER L'OPPORTUNITÉ DE LA PROCÉDURE DU CLASSEMENT SANS SUITE SOUS CONDITIONS (CHANCELLERIE)	35
PRÉCONISATION N°26 :	IL SEMBLERAIT UTILE QUE LA CHANCELLERIE RAPPELE AUX JURIDICTIONS QUE LES COMPOSITIONS PÉNALES EXÉCUTÉES INTÉGRALEMENT DOIVENT SYSTÉMATIQUEMENT FAIRE L'OBJET D'UNE TRANSMISSION À LA PRÉFECTURE POUR LES INFRACTIONS AU CODE DE LA ROUTE ENTRAÎNANT RETRAIT DE POINTS (CHANCELLERIE). VOIR AUSSI PRÉCONISATION 18.	42
PRÉCONISATION N°27 :	IL SEMBLERAIT UTILE QUE LA CHANCELLERIE ENGAGE RAPIDEMENT UNE MODIFICATION DE LA BASE DE DONNÉES CASSIOPÉE, AFIN DE SUBSTITUER AU FORMULAIRE « RÉFÉRENCE 7 » UN TRANSFERT DE DONNÉES DÉMATÉRIALISÉ, COMPORTANT LA SAISIE OBLIGATOIRE DES DONNÉES NÉCESSAIRES À L'INSCRIPTION DU RETRAIT DE POINTS AU SNPC (CHANCELLERIE).....	43

Préconisations relevant de la SDCSR

PRÉCONISATION N°7 : AJOUTER LA CESSION DU VÉHICULE DANS LES MOTIFS DE CONTESTATION N'ENTRAÎNANT PAS CONSIGNATION, SOUS RÉSERVE QUE LE PROPRIÉTAIRE AIT ÉTABLI RÉGULIÈREMENT LE CERTIFICAT DE CESSION (SDCSR).....	25
PRÉCONISATION N°13 : CRÉER AU FNPC UNE CELLULE DE SUIVI DES REJETS LIÉS AU FAIT QU'AUCUN DOSSIER DE PERMIS DE CONDUIRE NE CORRESPOND À L'ÉTAT-CIVIL, EN LIAISON AVEC L'ANTAI ET L'ANTS, ET PRENDRE OU PROPOSER DES MESURES CORRECTIVES (SDCSR)	31
PRÉCONISATION N°14 : DANS LE CADRE DU COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE (CAS), FINANCER LE MARCHÉ DE FIABILISATION DU FICHIER PAR TRAITEMENT DES DOUBLONS (CE QUI SUPPOSE UNE INTERVENTION HUMAINE EN COMPLÉMENT DU TRAVAIL INFORMATIQUE) (SDCSR)	31
PRÉCONISATION N°15 : AMÉLIORER L'INTERFACE ENTRE LES FICHIERS DES CONTREVENANTS ENVOYÉS PAR L'ANTAI ET LE FICHIER FAETON DANS LA VERSION V2 DE CE DERNIER (SDCSR).....	32
PRÉCONISATION N°16 : METTRE EN PLACE UN VÉRITABLE SUIVI ANALYTIQUE DES AUTRES REJETS PAR UNE CELLULE À CRÉER AU NIVEAU DU SNPC, EN LIAISON AVEC L'ANTAI ET L'ANTS, ET UN PLAN D'ACTION DESTINÉ À LES DIMINUER (SNPC).....	32
PRÉCONISATION N°20 : METTRE EN PLACE UN VÉRITABLE SUIVI ANALYTIQUE DES REJETS PAR UNE CELLULE À CRÉER AU NIVEAU DU SNPC, EN LIAISON AVEC LES OMP ET L'ANTS, ET UN PLAN D'ACTION DESTINÉ À LES DIMINUER (SDCSR).....	37
PRÉCONISATION N°21 : METTRE EN PLACE UN TABLEAU DE BORD RECENSANT LES REJETS RELEVANT DES OMP ET LES ENJOINDRE DE FIABILISER LES DONNÉES QU'ILS TRANSMETTENT AU SNPC DANS LE CADRE D'UN CONTRAT D'OBJECTIF (SDCSR).....	37
PRÉCONISATION N°22 : MODIFIER L'APPLICATION WINOMP POUR NE RÉSERVER LE FILTRE DES INFRACTIONS COMMISES LA MÊME JOURNÉE QU'AUX INFRACTIONS COMMISES À LA MÊME HEURE (SDCSR)	37
PRÉCONISATION N°23 : MODIFIER L'APPLICATION WINOMP AFIN D'AUTOMATISER, OU TOUT AU MOINS DE RENDRE OBLIGATOIRE, LA SAISIE DU CODE DU TRIBUNAL DE POLICE LOCAL POUR LES DOSSIERS TRANSFÉRÉS PAR L'OMP DE RENNES (SDCSR)	38
PRÉCONISATION N°28 : PERMETTRE AUX AGENTS DU GREFFE DES TGI LA CONSULTATION DU SNPC POUR L'EXÉCUTION DE LEUR MISSION ET ÉTENDRE LES INFORMATIONS CONSULTABLES PAR LES OMP (SDCSR).....	43
PRÉCONISATION N°29 : PROCÉDER À UN INVENTAIRE NATIONAL DES DOSSIERS EN INSTANCE DEPUIS PLUS DE 15 JOURS DANS LES PRÉFECTURES, EXIGER LEUR INSCRIPTION DANS UN DÉLAI DE 3 À 6 MOIS ET METTRE EN PLACE UN SUIVI POUR ÉVITER TOUT NOUVEAU DÉRAPAGE (SDCSR).	43

Préconisations relevant de l'ANTAI

PRÉCONISATION N°1 : METTRE EN PLACE UN VÉRITABLE SUIVI ANALYTIQUE DES DIFFÉRENTS TYPES DE REBUTS AU NIVEAU DU CACIR ET UN PLAN D'ACTION DESTINÉ À LES DIMINUER (ANTAI).....	23
PRÉCONISATION N°2 : PRÉCONISATION 2 : ANALYSER LES CAUSES DES REJETS LIÉS À L'EMPLACEMENT DU RADAR PAR RAPPORT AUX VOIES SURVEILLÉES, EXAMINER LA POSSIBILITÉ DE DÉPLACER L'APPAREIL (ANTAI).	23

PRÉCONISATION N°3 : ANALYSER LES CAUSES DES REJETS LIÉS À LA MAUVAISE QUALITÉ DU CLICHÉ DE LA PLAQUE ET PROPOSER DES MESURES (RÉGLEMENTAIRES, RÉPRESSIVES OU CONTRACTUELLES) POUR NORMALISER LES PLAQUES ET LEUR FIXATION, NOTAMMENT POUR LES MOTOS (ANTAI).	23
PRÉCONISATION N°5 : ANALYSER, EN LIAISON AVEC LA SDCSR, LES CAUSES DES REJETS PAR LE SIV ET PRENDRE OU PROPOSER LES MESURES CORRECTIVES (ANTAI).	24
PRÉCONISATION N°6 : ANALYSER PLUS PRÉCISÉMENT LES REJETS SUITE À L'EXAMEN COMPLÉMENTAIRE DU CACIR ET PRENDRE OU PROPOSER LES MESURES CORRECTIVES (ANTAI).	24
PRÉCONISATION N°8 : ANALYSER PLUS PRÉCISÉMENT LES DIFFÉRENTES SITUATIONS DE DOSSIERS EN ATTENTE DE DÉCISION ET METTRE EN PLACE UN TABLEAU DE SUIVI (ANTAI).	26
PRÉCONISATION N°9 : METTRE EN PLACE UN SUIVI PLUS PRÉCIS LES REJETS AU NIVEAU DE L'OMP DE RENNES, EN DISTINGUANT LES DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE REJET ET PROPOSER LES CORRECTIONS NÉCESSAIRES DANS LE SIV (ANTAI).	27
PRÉCONISATION N°10 : METTRE EN PLACE UN SUIVI PLUS PRÉCIS DE CES REJETS POUR FAUSSE ADRESSE AU NIVEAU DE L'OMP DE RENNES, EN ESSAYANT DE COMPRENDRE LEURS RAISONS ET PROPOSER LES CORRECTIONS NÉCESSAIRES (ANTAI).	27

SOMMAIRE

SYNTHÈSE DU RAPPORT SUR L'ÉCART ENTRE LE NOMBRE D'INFRACTIONS CONSTATÉES ET LE NOMBRE D'INFRACTIONS ENTRAÎNANT DE POINTS DE PERMIS DE CONDUIRE	5
TABLE DES PRÉCONISATIONS	7
INTRODUCTION.....	13
1 - UNE FORTE DISTORSION ENTRE LES INFRACTIONS COMMISES ET LES DÉCISIONS DE RETRAIT DE POINTS	15
1.1. <i>Contrôle sanction automatisé : une faible proportion de retraits de points au regard du nombre de messages d'infractions relevées.....</i>	17
1.2. <i>Contraventions de la 2^e à la 4^e classe constatées par les services de police et de gendarmerie : des taux de retraits de points susceptibles d'être améliorés</i>	18
1.3. <i>Contraventions de la 5^e classe et délits constatés par les services : des retraits de points dépendant de l'action des juridictions et des interfaces administratives</i>	18
2 - CONTRÔLE SANCTION AUTOMATISÉ : UN DISPOSITIF TRÈS MASSIF MAIS AVEC DE FORTES PERTES EN MATIÈRE DE RETRAIT DE POINTS.....	21
2.1. <i>Du message d'infraction à l'avis de contravention : un taux de rebut de près de 50% insuffisamment expertisé.....</i>	21
2.1.1. La reconnaissance de l'immatriculation par la société « Docapost »	21
2.1.2. La validation de l'infraction et l'édition de l'avis de contravention par le CACIR	21
2.1.2.1. Examen initial par le CACIR	21
2.1.2.2. Soumission au SIV et examen complémentaire par le CACIR	24
2.2. <i>De l'avis de contravention à la soumission au retrait de point : une opacité des chiffres au niveau de l'OMP de Rennes et des critères d'éligibilité au snpc qui interpellent.....</i>	25
2.2.1. Décision de l'OMP placé auprès du CNT	25
2.2.2. Paiement de l'amende par le contrevenant	28
2.2.2.1. L'amende forfaitaire (AF).....	28
2.2.2.2. L'amende forfaitaire majorée (AFM)	28
2.2.3. Décision de soumission des ACO au SNPC	28
2.3. <i>De la soumission au retrait de points au retrait effectif : une non coïncidence des bases de données qui n'est pas corrigée</i>	30
3 - CONTRAVENTIONS DE LA 2 ^E À LA 4 ^E CLASSE CONSTATÉES PAR LES SERVICES DE POLICE ET DE GENDARMERIE : UN SYSTÈME COHÉRENT MAIS PERFECTIBLE	33
3.1. <i>De la constatation de l'infraction à la transmission au ministère public : près de 2,5 millions d'infractions constatées par la police et la gendarmerie</i>	33
3.2. <i>De la transmission au ministère public au jugement définitif: une communication insuffisante entre les univers informatiques des omp et des préfectures</i>	33
3.2.1. Le traitement de l'infraction par l'OMP	33
3.2.2. Le cas particulier du classement sous condition des alcoolémies contraventionnelles	35
3.2.2.1. Analyse du classement sans suite sous condition d'exécution volontaire	35
3.2.2.2. Propositions.....	35
3.3. <i>Du jugement définitif au retrait de points effectif : la même problématique que pour le csa, de non coïncidence des bases de données</i>	36
3.3.1. Enregistrement du retrait de points dans le FNPC	36
3.3.2. Améliorations possibles.....	37

4 - CONTRAVENTIONS DE LA 5 ^E CLASSE ET DÉLITS : UNE PROCÉDURE PÉNALISÉE PAR UN TRANSFERT D'INFORMATIONS ARCHAÏQUE.....	39
4.1. De la constatation de l'infraction à la transmission au ministère public : plus de 400 000 infractions constatées par la police et la gendarmerie	39
4.2. De la transmission au ministère public au jugement définitif : une réponse pénale très diversifiée	39
4.2.1. La composition pénale (CP)	40
4.2.2. L'ordonnance pénale (OP)	40
4.2.3. La comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité (CRCP)	41
4.2.4. Le jugement correctionnel	41
4.3. Du jugement définitif à la soumission au retrait de point : une communication insuffisante entre les univers des TGI et des préfectures	41
4.3.1. La transmission des juridictions vers la préfecture	41
4.3.2. Le cas particulier de la composition pénale	42
4.4. De la soumission au retrait de points au retrait effectif : la solution archaïque de l'enregistrement d'informations transmises par l'imprimé « référence 7 »	42
4.4.1. L'enregistrement du retrait de points par la préfecture	42
4.4.2. Les problèmes techniques d'inscription	42
4.4.2.1. Les problèmes liés à l'utilisation du formulaire « Référence 7 »	42
4.4.2.2. Problèmes liés au fonctionnement des préfectures	43
5 - DES AMÉLIORATIONS QUI PERMETTRAIENT DE RENDRE LE DISPOSITIF PLUS PERFORMANT	45
5.1. Identifier les conducteurs de véhicules immatriculés par des personnes morales	45
5.1.1. La solution répressive : créer l'obligation de désignation	45
5.1.2. La solution conventionnelle : la transmission numérisée de l'état-civil des conducteurs de véhicules	46
5.1.3. La solution administrative : l'obligation de déclarer le conducteur principal sur le certificat d'immatriculation	47
5.1.4. Adaptation pragmatique ou exigence d'arbitrage ?	47
5.2. Améliorer le fonctionnement des services	48
5.2.1. Un système qui a su évoluer depuis 2003	48
5.2.2. Des imperfections à corriger par un meilleur management	48
5.2.3. Des réformes de structure à poursuivre ⁹	49
5.2.4. Une tutelle ministérielle à assurer	50
5.3. Veiller maintenir l'acceptabilité du système	50
5.3.1. Une meilleure information des usagers	51
5.3.2. S'assurer de la qualité et de l'efficacité des stages	52
CONCLUSION	53
ANNEXES	55
ANNEXE N° 1 LETTRE DE MISSION	59
ANNEXE N° 2 ORDRE DE MISSION	59
ANNEXE N° 3 LISTE DES PERSONNES RENCONTRÉES OU CONSULTÉES	63
ANNEXE N° 4 TABLEAU GÉNÉRAL DES DONNÉES CHIFFRÉES : ÉTUDE SUR LES INFRACTIONS ENTRAÎNANT RETRAIT DE POINTS — ANNÉE 2010	68
ANNEXE N° 5 TABLEAU PARTICULIER DES DONNÉES CHIFFRÉES	71
ANNEXE N° 6 ÉTUDE SUR LES REJETS DU FNPC	73

INTRODUCTION

Par lettre du 12 octobre 2011, le ministre de l'Intérieur, de l'Outre-mer, des Collectivités territoriales et de l'Immigration a chargé l'Inspection générale de l'administration de : « dresser un état des lieux précis afin d'expliquer le rapport entre le nombre d'infractions [routières] constatées et le nombre d'infractions générant un retrait de points [de permis de conduire]. Sur la base de ce bilan, la mission évaluera si une mission interministérielle est justifiée pour préconiser les mesures qui s'avéreraient nécessaires. »

En 2010, 12 027 010 infractions routières entrant dans le champ d'application du permis à points ont été constatées⁵. 6 486 629 décisions de retraits de points ont été prises⁶. Les retraits de points paraissent ainsi concerner 54% des infractions constatées. 46% des infractions sont donc restées sans conséquences sur la situation du permis de conduire pour les raisons exposées ci-après⁷.

- Certaines infractions - de l'ordre de 6% du total - sont classées sans suite par la justice ou font l'objet de non—lieu, de relaxe ou de nullité de procédure.
- Certaines infractions - de l'ordre de 2% du total - sont commises par des titulaires de permis de conduire étrangers et ne peuvent donc pas faire l'objet d'un retrait de points⁸.
- S'agissant du contrôle automatisé, il arrive - fréquemment - que des personnes morales ne désignent pas le conducteur responsable qui échappe ainsi à la décision de retrait de points ; ainsi 89%⁹ des conducteurs de véhicules de sociétés ou d'administrations échappent à tout retrait de points ; ce phénomène concerne 12% du total des infractions.
- Par ailleurs, il existe, tant pour le contrôle automatisé que pour le contrôle classique, de nombreuses difficultés d'interface entre les différents fichiers : Système d'immatriculation des véhicules (SIV), Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI), Système national du permis de conduire (SNPC)¹⁰. Ce phénomène concerne de l'ordre de 20% des infractions. Son ampleur s'est réduite à partir de février

⁵ Il est précisé que ce nombre ne prend en compte que les infractions relevées par le dispositif de contrôle sanction automatisé arrivées au stade de l'avis de contravention (ACO), soit 9 138 758 ACO, sur un total de 18 009 960 messages d'infraction (MIF). La composition du rebut, soit 8 871 202 MIF, est explicitée ci après au § 1.2.1.

⁶ Étant fait observer que les infractions constatées l'ont été en 2010 alors que les décisions de retraits de points concernent principalement les infractions de 2010 mais aussi des infractions des années antérieures. Or « après deux années de stabilité le nombre d'infractions génératrices de retraits de points a connu une nette augmentation de 5,9% en 2010 », selon le bilan du permis à points 2010, page 9.

⁷ Voir tableau en annexe 5.

⁸ Il s'agit des pays avec convention, pour lesquels il y a envoi de l'ACO mais pas de retrait de points.

⁹Source ANTAI.

¹⁰ La sous-direction de la circulation et de la sécurité routière (SDCSR) comprend une entité administrative appelée service du fichier national du permis de conduire (FNPC). Cette entité est en charge de l'élaboration de la réglementation du permis de conduire et de la gestion de l'application informatique appelée système national du permis de conduire (SNPC).

2011 lorsque l'ANTAI a cessé d'interroger l'ancien fichier national des immatriculations (FNI) et n'a recouru qu'au seul SIV pour ses requêtes.

- Enfin, il y a 6% des infractions constatées qui ne débouchent pas sur un retrait de point pour d'autres raisons.

Bien que la mission n'ait pas été interministérielle et n'ait pas été conjointe avec l'Inspection des services judiciaires, elle a reçu l'appui actif des services de la Chancellerie, des présidents de tribunal et des procureurs rencontrés, ainsi que des officiers du ministère public (OMP). La mission remercie ses interlocuteurs de leur précieuse coopération qui lui a permis d'éclairer les particularités de la chaîne judiciaire.

Paradoxalement la remontée des informations, il est vrai très techniques, a été beaucoup plus difficile et plus lente du côté de la sous-direction de la circulation et de la sécurité routière (SDCSR), de la direction de la modernisation et de l'action territoriale (DMAT) et de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) dont la tutelle est pourtant assurée par le ministère de l'Intérieur.

La mission a pris des retards par rapport à son calendrier, car les réponses apportées à ses questions techniques ont été tardives et souvent elliptiques, compte tenu des difficultés de dialogue entre juristes gestionnaires et informaticiens d'entreprise, selon le processus suivant :

- interrogations de la mission ;
- requêtes du service auprès du prestataire informatique ;
- réponses incomplètes, soit par ventilation insuffisante des données, soit par compréhension imparfaite de la réalité recouverte par les libellés informatiques ;
- nouvelle itération.

La mission est néanmoins parvenue à établir un bilan suffisamment clair de la situation et est en mesure de formuler des préconisations juridiques, administratives et informatiques.

La mission estime notamment qu'en s'en remettant trop exclusivement aux sociétés informatiques externalisées, la sous-direction et l'agence ne sont pas toujours en situation d'analyser les raisons des rebuts ou rejets, puis d'imaginer les mesures correctives qu'il y aurait à apporter. Par conséquent la mission recommande que la SDCSR et l'ANTAI reprennent la maîtrise des chiffres relatifs aux différents flux. Cette maîtrise de la connaissance est l'étape préalable à la réduction de l'écart important entre les infractions constatées et les décisions de retrait de points.

Sur un plan organisationnel, il paraît essentiel que les services se parlent et que les généralistes comprennent ce qui se passe dans les « boîtes noires » informatiques. Il importe que les systèmes d'information (SIV, ANTAI, SNPC) fassent l'objet d'une vision globale.

N.B. : les chiffres présentés dans le présent rapport sont issus, pour l'essentiel, des tableaux de synthèse figurant en annexes 4 et 5. Lorsque ce n'est pas le cas, la source est indiquée par note en bas de page.

1 - UNE FORTE DISTORSION ENTRE LES INFRACTIONS COMMISES ET LES DÉCISIONS DE RETRAIT DE POINTS

Il convient en liminaire de préciser la notion « d'infraction commise ». En effet, si les infractions constatées par les services de police et de gendarmerie peuvent toutes être considérées comme telles, il n'en va pas de même pour les infractions relevées par le système automatisé. Par convention, celles-ci ne sont assimilées à des « infractions commises » qu'après avoir été validées par le centre automatisé de constatation des infractions routières (CACIR) de Rennes. En 2010, sur 18 009 960 messages d'infraction (MIF) envoyés par le système automatisé, seuls 9 138 758 ont fait l'objet d'un avis de contravention (ACO), après élimination du rebut technique, des véhicules immatriculés à l'étranger (hors pays avec un accord prévoyant l'envoi de l'ACO au contrevenant) et des rejets du SIV.

Cette classification conduit à distinguer les « pertes » subies par le dispositif de retrait de points selon qu'elles surviennent avant ou après la validation de l'infraction par le CACIR. Dans le présent rapport, ces pertes seront dénommées « rebuts » en amont du CACIR et « rejets » en aval.

Pour autant, la mission appelle l'attention sur le caractère discutable de cette distinction faite principalement par l'ANTAI et qui la conduit à écarter les différents rebuts du champ de ses investigations. En effet, il apparaît un peu réducteur de ne pas considérer comme des infractions, les messages d'infraction concernant des véhicules étrangers", des motos prises de face, des plaques non reconnues ou des numéros d'immatriculation inconnus du SIV. Ce n'est pas parce qu'un contrevenant n'est pas identifié ou ne peut être poursuivi que l'infraction n'existe pas. Aussi la mission s'est-elle également intéressée aux différentes composantes du rebut survenant en amont du CACIR qui a permis, tout de même, à près de neuf millions de contrevenants (donc plus de un sur deux) d'échapper aux poursuites en 2010.

Nonobstant cette remarque liminaire, pour l'année 2010, 12 027 010 infractions entrant dans le champ d'application du permis à points ont été constatées sur le terrain par les services de police et de gendarmerie¹² ou ont fait l'objet de l'envoi d'un ACO à la suite d'un constat du CACIR.

Toujours en 2010, 6 489 626 décisions de retraits de points ont été enregistrées dans le fichier national du permis de conduire. Ceci représente un taux de conversion de 54% du nombre de décisions de retraits de points par rapport aux infractions susceptibles de les générer¹³. 46% des infractions qui le justifieraient ne donnent donc pas lieu à retrait de points. Ce taux de déperdition apparaît élevé.

Deux motifs viennent d'emblée expliquer cette déperdition¹⁴.

- Certaines infractions - de l'ordre de 6% (hors classement sans suite liés à des problèmes d'interfaçage de fichiers, voir tableau particulier en annexe 5) du total

¹¹ Pour les véhicules immatriculés à l'étranger, il n'y a pas actuellement de poursuites possibles sauf pour les pays avec lesquels la France a passé une convention : en 2010, la Suisse et le Luxembourg (dans ce cas pour les seuls départements limitrophes).

¹² 2 456 123 contraventions de la 2^e à la 4^e classe, 15 918 contraventions de la 5^e classe et 406 153 délits.

¹³ Soit 31% de l'ensemble des faits entrant dans le champ d'application du permis à points (sur la base de la totalité des messages d'infraction générés par le CSA).

¹⁴ Les pourcentages évoqués ci-après sont explicités en annexe 5.

sont classées sans suite par la justice ou font l'objet d'un non-lieu (infraction non constituée, auteur inconnu, charges insuffisantes), d'une relaxe (faits non imputables au prévenu), ou d'une nullité de procédure.

- Certaines infractions dûment constatées par les forces de l'ordre et poursuivies ont été commises par des conducteurs d'un véhicule étranger et/ou titulaires d'un permis étranger qui ne sont pas susceptibles de se voir infligés un retrait de points. Une situation qui peut concerner de l'ordre de 2% du total.

Il est donc normal, légitime et inévitable qu'il y ait un écart de l'ordre de près de 10% entre les infractions constatées et le nombre de retrait de points effectués. Mais cela n'explique qu'une partie de l'écart effectif. Il faut donc en venir à trois causes d'écart supplémentaires.

- S'agissant du contrôle automatisé, il arrive - fréquemment - que des personnes morales ne désignent pas le conducteur responsable qui échappe ainsi à la décision de retrait de points ; ainsi 89%¹⁵ des conducteurs de véhicules de sociétés ou d'administration échappent à tout retrait de points ; ce phénomène concerne 12% du total des infractions.
- Par ailleurs, il existe, tant pour le contrôle automatisé que pour le contrôle classique, de nombreuses difficultés d'interface entre les différents fichiers : système d'immatriculation des véhicules (SIV), Agence nationale de traitement automatique des infractions (ANTAI), Système national du permis de conduire (SNPC). Ce phénomène concerne de l'ordre de 20% des infractions Son ampleur s'est réduite à partir de février 2011, lorsque l'ANTAI a cessé d'interroger l'ancien fichier national des immatriculations (FNI) et n'a recouru qu'au seul SIV pour ses interrogations.
- Enfin, il y a 6% des infractions constatées qui ne débouchent pas sur un retrait de point pour d'autres raisons.

Ainsi certaines infractions dûment reconnues et susceptibles de déboucher sur un retrait de points effectif restent sans conséquences administratives en raison de carences dans le système de transmission des décisions : négligences ou mauvaises coordinations des services de saisies, données incomplètes ou interface imparfaite entre les différents fichiers (SIV/FNI pour les véhicules et SNPC pour les permis de conduire). C'est en procédant à une analyse fine des différentes « chaînes » de travail que la mission a pu comprendre la réalité et proposer une série d'améliorations.

Trois chaînes de sanction seront successivement étudiées

- les infractions relevées par le dispositif de contrôle sanction automatisé (CSA) hormis les contraventions de 5^e classe et les délits ;
- les contraventions de la 2^e à la 4^e classe, constatées par les services de police et de gendarmerie, hormis celles relevées avec les moyens techniques reliés au CSA ;
- les contraventions de 5^e classe et les délits, constatés par les services de police et de gendarmerie, y compris ceux relevés avec les moyens techniques du CSA (au nombre de 10 058 en 2010) qui sont systématiquement transmis après examen par le CACIR au procureur de la République près le tribunal de grande instance du domicile du propriétaire du véhicule en infraction.

¹⁵ Source ANTAI.

En raison du déploiement récent du procès verbal électronique, le présent rapport ne prend pas en compte les résultats très partiels en la matière.

11. CONTRÔLE SANCTION AUTOMATISÉ : UNE FAIBLE PROPORTION DE RETRAITS DE POINTS AU REGARD DU NOMBRE DE MESSAGES D'INFRACTIONS RELEVÉES

En 2010, 18 009 960 messages d'infraction ont débouché sur l'envoi de 9 138 758 ACO, soit un rebut de près de la moitié. Ce rebut se partage en quatre ensembles :

- pour 46% il s'agit d'un rebut technique (motos prises de l'avant, présence de plusieurs véhicules, vandalisme sur l'équipement, qualité du cliché insuffisante, mauvaise qualité de la plaque) ;
- pour 37% ce sont des véhicules avec une plaque étrangère (hors pays avec accord) ; pour 10% l'immatriculation n'est pas connue du SIV ;
- pour 7% enfin, ce sont des rebus complémentaires enregistrés au niveau du CACIR.

Ce taux de rebut, qui a peu évolué depuis 2005, doit pouvoir être amélioré par une analyse plus fine de ses causes et la mise en oeuvre d'un plan d'action destiné à en diminuer le volume.

En 2010, 9 138 758 envois d'ACO¹⁶ ont débouché sur 4 549 052 décisions de retrait de points soit un taux de conversion d'environ 1 sur 2. Cette chute se produit en cinq étapes :

- pour 30% de l'écart au stade des décisions de l'OMP¹⁷ (situation nettement améliorée en 2011) ;
- pour 30% de l'écart en raison de l'absence de connaissance du conducteur dans le cas des véhicules de société ;
- pour 17% de l'écart en raison de difficultés liées à l'exploitation des fichiers FNI/SIV au niveau de l'ANTAI (situation nettement améliorée en 2011) ; pour 21% de l'écart au niveau du SNPC en raison de difficultés d'interface des fichiers et de difficultés de lecture des données envoyées par l'ANTAI ; pour 2% en raison de décalage chronologique entre les statistiques de l'ANTAI et celles du SNPC.

Les améliorations futures seront principalement à rechercher du côté de la prise en compte des conducteurs des véhicules de sociétés et du côté de l'interface des fichiers.

¹⁶ Ce chiffre ne prend pas en compte les 10 058 grands excès de vitesse constatés (plus de 50 km/h) envoyés directement aux OMP locaux.
¹⁷ En attente de décision (17%) et rejets suite décision OMP et étrangers (pays avec accord) (12%), arrondi à 30%.

1.2 CONTRAVENTIONS DE LA 2^{ème} A LA 4^{ème} CLASSE CONSTATEES PAR LES SERVICES DE POLICE ET DE GENDARMERIE : DES TAUX DE RETRAITS DE POINTS SUSCEPTIBLES D'ÊTRE AMÉLIORÉS

Les services de police et de gendarmerie ont constaté 2 456 123 contraventions de la 2^e à la 4^e classe. Corrélativement, 1 814 586 décisions de retraits de points ont été enregistrées, soit un taux de conversion d'environ 3 sur 4. L'écart (641 537 cas) s'explique par deux raisons.

Pour 64% par la non transmission au SNPC des infractions (412 494 cas), soit qu'il y ait eu classement, non-lieu ou responsabilité d'un conducteur étranger, soit qu'il y ait eu négligence des services de l'OMP dans la transcription dans le SNPC.

Pour 36% par les rejets d'inscription dans le SNPC (229 043 cas). Ainsi, près d'un dixième des cas soumis (229 043 sur 2 043 629) donne lieu à rejet d'inscription ce qui est moins élevé que pour les infractions relevées dans le cadre du système automatisé. Ce constat s'explique notamment pour deux raisons. D'une part les forces de l'ordre enregistrent généralement les données du permis de conduire lors de l'interpellation, ce qui facilite la prise en charge de l'infraction par le SNPC. D'autre part les services de l'OMP ont la possibilité de réinjecter « manuellement » les données, lorsqu'elles sont initialement rejetées par le système SNPC.

Les améliorations futures seront principalement à rechercher du côté de la fiabilisation du SNPC ainsi que du côté du traitement judiciaire et de la gestion des rejets du SNPC par les OMP locaux.

1.3. CONTRAVENTIONS DE LA 5^E CLASSE ET DÉLITS CONSTATÉS PAR LES SERVICES : DES RETRAITS DE POINTS DÉPENDANT DE L'ACTION DES JURIDICTIONS ET DES INTERFACES ADMINISTRATIVES

Le nombre des faits ici concernés est beaucoup plus faible que pour les infractions de 2^e à la 4^e classe constatées par les services de police et de gendarmerie et le CACIR : 432 129¹⁸ contraventions de la 5^e classe et délits. Mais il s'agit évidemment de faits plus graves. Or seulement 125 988 décisions de retraits de points ont été inscrites au SNPC, soit un taux de conversion particulièrement faible (29%). En première lecture une conclusion paraît s'imposer : plus les faits sont estimés graves par le législateur, moins ils sont susceptibles de déboucher sur un retrait de points. La réalité est plus nuancée et mérite une analyse plus fine.

- Ainsi 138 515 délits sont des délits de fuite qui ne sont élucidés qu'à hauteur de 2%, ce qui peut s'expliquer par le fait que, dans la très grande majorité des cas, il s'agit de petits litiges entre particuliers, pour lesquels la victime d'un simple dégât matériel porte plainte mais dont l'auteur présumé reste inconnu.
- Si l'on sort des statistiques globales ces délits de fuite, on ne recense plus que 293 614 délits (et contraventions de 5^e classe) générant 125 988 décisions de retraits de points : soit un taux de conversion de 43%, ce qui reste faible.

¹⁸ Dont les 10 058 contraventions de 5^{ème} classe constatées par le CACIR.

- Judiciairement cela peut en partie s'expliquer par le fait que certains délits (conduite sous stupéfiants, par exemple) sont difficiles à établir. Ainsi 24 616 infractions constatées en 2010 n'ont débouché que sur 8 768 retraits de points en 2010, soit un taux de conversion de 36%¹⁹.
- Il n'en reste pas moins vrai que la constatation du délit de conduite sous l'empire d'un état alcoolique de plus de 0,8 g/1 de sang ou 0,40mg/1 d'air expiré ne se traduit que dans 57,4% par une décision de retrait de points, alors que c'est le cas dans 68% des constats d'infractions contraventionnelles de conduite sous l'empire d'un état alcoolique²⁰ (alors même que certaines poursuites sont abandonnées en contrepartie du suivi d'un stage).
- S'agissant des grands excès de vitesse correspondant à des dépassements de plus de 50 km/h, 14 988 ont été constatés hors CSA par les forces de l'ordre et 10 058 par le CACIR dans le cadre du CSA. Ces 25 046 infractions n'ont débouché que sur 9 481 décisions de retrait de points soit un taux de conversion de 37,9%²¹.
- Pour l'ensemble des délits (hors délits de fuite) et contraventions de 5^e classe la cascade de « pertes » apparaît la suivante : 293 614 constats, 190 006 décisions de justice²², 125 988 décisions de retrait de points, soit un taux de conversion de 43%. Les pertes se partagent environ pour moitié à l'intérieur du cadre judiciaire et pour moitié à l'interface du cadre judiciaire et du cadre administratif. C'est sur ce dernier point que la mission proposera de porter l'effort.

Un meilleur interfaçage entre le cadre judiciaire et le cadre administratif constitue la piste d'amélioration majeure.

¹⁹ Sources : « Le comportement des usagers de la route : bilan statistique de l'année 2010 » et « Le permis à points : bilan de l'année 2010 » Ministère de l'Intérieur : [Bilan 2010 du comportement des usagers de la route](#) et [Bilan 2010 du permis à points](#).

²⁰ Id.

²¹ Id.

²² 193 565 dont 3 559 décisions de justice pour « délit de fuite » selon les statistiques du ministère de la Justice pour 2010. Source : http://www.justice.gouv.fr/art_pix/1_stat_condamnations_en_2010.pdf.

CONTRÔLE SANCTION AUTOMATISÉ : UN DISPOSITIF TRÈS MASSIF MAIS AVEC DE FORTES PERTES EN MATIÈRE DE RETRAIT DE POINTS

Le périmètre de ces infractions comporte les infractions au franchissement des feux rouges relevées par CSA, les infractions à la vitesse relevées par les radars automatiques fixes et celles relevées par les forces de police et de gendarmerie avec les moyens techniques du CSA (radars embarqués).

Le processus de traitement de ces infractions s'effectue en trois phases.

- Phase 1 : du message d'infraction à l'avis de contravention.
- Phase 2 : de l'avis de contravention à la soumission au retrait de points.
- Phase 3 : de la soumission au retrait de points au retrait effectif.

2.1. Du MESSAGE D'INFRACTION À L'AVIS DE CONTRAVENTION : UN TAUX DE REBUT DE PRÈS DE 50% INSUFFISAMMENT EXPERTISÉ

Les infractions relevées avec les moyens techniques du CSA font l'objet d'un message d'information (MIF) transmis automatiquement au centre national de traitement (CNT) de Rennes. Ces MIF subissent deux examens successifs.

2.1.1. La reconnaissance de l'immatriculation par la société « Docapost »

Les MIF transmis au CNT sont traités dans un premier temps par la société DOCAPOST qui procède à une reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation, puis à une reconnaissance visuelle par des agents dédiés, pour les plaques dont l'identification automatique n'aura pas été jugée fiable.

Tous les MIF sont transmis au centre automatisé de constatation des infractions routières (CACIR), pour reconnaissance de l'infraction lorsque la plaque a été jugée lisible, pour « recyclage » dans le cas contraire.

Le dispositif du CSA a généré 18 009 960 messages d'infraction en 2010 qui ont été transmis au CACIR.

2.1.2. La validation de l'infraction et l'édition de l'avis de contravention par le CACIR

2.1.2.1. Examen initial par le CACIR

- Dans un deuxième temps, les MIF sont traités par le CACIR, armé par des fonctionnaires de police et des militaires de la gendarmerie, et implanté au sein du CNT.

Les personnels du CACIR analysent les clichés photographiques en éliminant :

- les deux roues non identifiables car photographiés de face ;
- les clichés comportant plusieurs véhicules : conformément aux directives du procureur de la République de Rennes, autorité judiciaire en charge du CSA au niveau national, le doute profite au contrevenant, ainsi, si deux véhicules apparaissent sur le cliché (même axe et même sens), le message d'infraction ne sera pas traduit en avis de contravention ;
- les identifications impossibles suite à des actes de vandalisme sur des équipements du CSA ;
- les clichés non exploitables (mauvais cadrage, intempéries, sur ou sous-exposition), cela concerne principalement les radars mobiles ;
- les clichés ne permettant pas une bonne lecture du numéro d'immatriculation du véhicule, soit en raison de l'angle de prise de vue (deuxième ou troisième voie éloignée du radar), soit en raison d'une mauvaise qualité de la plaque (immatriculation coupée, plaque arrière de moto inclinée ou de taille trop réduite, plaque illisible²³, ou dégradée, ou incohérente par exemple en cas d'usurpations de plaques) ;
- les véhicules dont la marque et le type ne sont pas clairement identifiés²⁴ ;
- les véhicules immatriculés à l'étranger (sauf pour les pays ayant un accord avec la France²⁵).

En dehors du nombre de véhicules étrangers (pays non partenaires) qui est comptabilisé par le CNT, la répartition du rebut technique en sous-catégories n'a pu être donnée que pour les infractions à la vitesse, mais pas pour les feux rouges.

Après examen par le CACIR, 10 677 004 infractions ont été jugées exploitables pour un retrait de points après rejet de :

- 4 053 978 dossiers (rebut technique) dont :
 - 477 259 deux roues photographiés de face (vitesses) ;
 - 880 696 clichés comportant plusieurs véhicules (vitesses) ;
 - 315 844 identifications impossibles suite vandalisme (vitesses) ;
 - 613 180 clichés non exploitables (vitesses) ;
 - 1 673 070 identifications impossibles car mauvaise qualité de la plaque (vitesses) ;
 - 93 929 tous motifs confondus (feux rouges) ;
- 3 278 978 véhicules immatriculés à l'étranger (pays non partenaires).

Par rapport aux rebuts analysés par la mission de 2005²⁶, il est intéressant de constater une certaine continuité des phénomènes observés :

- deux roues : 3% des rejets en 2005, 2,6 % des MIF rejetés en 2010 (malgré la mise en place d'un nombre croissant de radars prenant les photos par l'arrière des véhicules) ;
- véhicules à plaque étrangère : 16,1% en 2005, 18,2% des MIF rejetés en 2010 ;
- clichés comportant deux véhicules : 2,5% en 2005, 4,9% des MIF rejetés en 2010 ;

²³ Les problèmes des clichés sur la 3^e voie et de pare-brise bombés antireflets ont été soulignés.

²⁴ Pour valider un cliché, il est indispensable de voir la plaque d'immatriculation et de reconnaître clairement la marque et le type de véhicule.

²⁵ Actuellement la France a passé des conventions permettant l'émission d'ACO avec le Luxembourg (pour les seuls départements limitrophes) et avec la Suisse. Une directive européenne (non acceptée par la Grande-Bretagne) prévoit une extension du dispositif pour octobre 2014. Les pourparlers sont avancés avec la Belgique et l'Espagne. L'Italie est plus réticente. Pour l'Allemagne, la Cour constitutionnelle de Karlsruhe exige l'identification du conducteur (donc une photo prise par l'avant). Ces conventions auront un impact sur l'efficacité du dispositif CSA, mais non sur les retraits de points.

²⁶ Rapport interministériel (IGARGF/IGSJ/CGPC) sur : « Le contrôle sanction automatisé (CSA) — évaluation du dispositif et propositions », juillet 2005.

clichés illisibles : 21,1% en 2005, 7% des MIF rejetés en 2010 pour la mauvaise qualité du cliché et une partie des 19% éliminés pour la mauvaise qualité des plaques.

Il n'appartenait pas à la mission d'analyser cette relative stabilité qui peut s'expliquer par des causes contradictoires et multiples : différence des agrégats statistiques, localisation des radars, modification du comportement des conducteurs de véhicules immatriculés en France, persistance des comportements des conducteurs de véhicules immatriculés à l'étranger, évolution de la fiabilité des appareils et du vandalisme, etc... Seul un audit complet permettrait de quantifier le rôle des différentes causes.

Il apparaît toutefois que l'étude du rebut est très insuffisante au niveau du CACIR pour définir clairement le périmètre et le volume des différents types de rebut technique qui s'élèvent au total à plus de 4 millions de MIF rejetés. Cette absence d'analyse qualitative de la part d'un service exclusivement « pressé » sur la production quantitative, ne favorise pas la recherche de solutions permettant de diminuer le rebut technique.

Préconisation n°1: Mettre en place un véritable suivi analytique des différents types de rebuts au niveau du CACIR et un plan d'action destiné à les diminuer (ANTAI).

Parmi les différents types de rebut, deux appellent toutefois des mesures spécifiques.

D'une part, l'identification est rendue impossible dans plus de 1,6 million de cas en raison de la mauvaise qualité du cliché de la plaque. Cela peut provenir de la détérioration de la plaque, de son mode de fixation, de sa taille ou de son inclinaison (motos²⁷) ou de l'angle de prise de vue. Ce volume important de rebut doit être examiné plus finement, d'autant que l'ANTAI l'attribue pour partie à une insuffisance de normalisation des plaques d'immatriculation.

Préconisation n°2 : Préconisation 2 : Analyser les causes des rejets liés à l'emplacement du radar par rapport aux voies surveillées, examiner la possibilité de déplacer l'appareil (ANTAI).

Préconisation n°3 : Analyser les causes des rejets liés à la mauvaise qualité du cliché de la plaque et proposer des mesures (réglementaires, répressives ou contractuelles) pour normaliser les plaques et leur fixation, notamment pour les motos (ANTAI).

D'autre part, l'identification des motocyclettes ne peut se faire lorsque le cliché est pris par l'avant, car elles ne sont soumises qu'à l'immatriculation arrière (encore faut-il que la plaque soit bien positionnée et lisible). Le choix est donc clair si l'on veut éliminer ce type de rebut qui porte sur plus de 400 000 deux-roues, pour lesquels l'accidentologie est particulièrement importante. Toutefois, la mission ne recommande pas le retournement vers l'arrière de tous les radars prenant la photo par l'avant : à la fois pour des raisons tenant à la géographie de certains lieux mais aussi pour garder la possibilité de verbaliser, le jour venu, les véhicules immatriculés en Allemagne²⁸.

²⁷ Il existe des dispositifs sophistiqués qui modifient l'inclinaison de la plaque lorsque la moto se déplace à vive allure et la remettent en position verticale à l'arrêt, pour être en conformité lors d'un contrôle. Ces dispositifs sont très répandus.

²⁸ La Cour constitutionnelle de Karlsruhe exige une identification du conducteur, ce qui suppose un bon cliché pris par l'avant.

Préconisation n°4: Imposer des plaques d'immatriculation à l'avant des motos, ou réduire la proportion des radars prenant les clichés par l'avant (Intérieur).

Il va de soi que cette décision ne relève pas d'un choix technique, mais est éminemment politique, d'autant qu'aucun pays européen n'a adopté l'immatriculation des motos à l'avant.

2.1.2.2. Soumission au SIV et examen complémentaire par le CACIR

Les infractions exploitables pour un retrait de points donnent lieu à une identification du véhicule auprès des bases de données des certificats d'immatriculation qui ont rejeté 10% des dossiers en 2010. Ces rejets sont motivés, pour leur quasi-totalité, par l'inexistence du numéro d'immatriculation relevé dans la base de données. Il s'est agi, pour l'essentiel, d'interrogations infructueuses auprès de l'ancien fichier du FNI. En 2011, l'ANTAI a procédé au basculement de l'ensemble de ses interrogations sur le SIV (pour les nouvelles immatriculations mais aussi pour les anciennes) ce qui explique que ces rejets soient tombés à moins de 3%. Il s'agit, soit d'un reliquat d'interrogations infructueuses, soit de véhicules étrangers²⁹ (italiens, portugais...) non éliminés auparavant, ou encore de fausses plaques.

Le CACIR écarte in fine un certain nombre de dossiers (incompatibilité entre le véhicule photographié et le modèle inscrit sur le certificat d'immatriculation, plusieurs véhicules figurant sur la photo, véhicules prioritaires en intervention, mission mal renseignée par l'agent de constatation ou mauvais paramétrage du bordereau établi par la police ou la gendarmerie lorsqu'il s'agit de radars embarqués...).

Les véhicules dont la plaque a été identifiée font l'objet d'un avis de contravention ACO transmis au contrevenant. L'édition, le publipostage et le routage des ACO est effectué par la société DOCAPOST.

Après interrogation du SIV et dernier examen du CACIR, 9 138 758 avis de contraventions sont adressés suite au rejet de :

- 898 892 immatriculations non connues du FNI/SIV ;
- 639 354 dossiers suite examen complémentaires du CACIR.

Préconisation n°5: Analyser, en liaison avec la SDCSR, les causes des rejets par le SIV et prendre ou proposer les mesures correctives (ANTAI).

Il en va de même pour le contenu détaillé des près de 640 000 dossiers rejetés suite à un examen complémentaire du CACIR pour lesquels seuls des motifs non quantifiés ont été donnés (véhicules prioritaires, mission mal renseignée sur le bandeau, plusieurs véhicules...) ce qui est tout de même insuffisant compte tenu du volume du rebut considéré.

Préconisation n°6 : Analyser plus précisément les rejets suite à l'examen complémentaire du CACIR et prendre ou proposer les mesures correctives (ANTAI).

²⁹ A la structuration d'immatriculation comparable sauf les tirets et les indications périphériques de la plaque portant sur la nationalité.

2.2. DE L'AVIS DE CONTRAVENTION À LA SOUMISSION AU RETRAIT DE POINT : UNE OPACITÉ DES CHIFFRES AU NIVEAU DE L'OMP DE RENNES ET DES CRITÈRES D'ÉLIGIBILITÉ AU SNPC QUI INTERPELLENT

Les avis de contravention générés par le CACIR sont transmis à l'officier du ministère public (OMP) placé auprès du CNT lorsque le contrevenant conteste l'infraction, elles sont adressées au système national des permis de conduire (SNPC) dans le cas contraire, ou lorsque l'OMP aura statué sur l'infraction.

2.2.1. Décision de l'OMP placé auprès du CNT

Le contrevenant peut contester l'infraction pour trois motifs :

son véhicule a été volé ou détruit avant que l'infraction ne soit constatée, dans ce cas, le propriétaire n'a pas à consigner le montant de l'amende ;

son véhicule était prêté (ou loué) à une autre personne lors de la commission de l'infraction, dans ce cas, le propriétaire n'a pas à consigner le montant de l'amende, à la condition expresse qu'il fournisse les informations concernant la personne susceptible d'avoir conduit le véhicule ;

il invoque un autre motif, ou ne peut fournir les justificatifs ou les informations demandés, dans ce cas le propriétaire du véhicule doit s'acquitter d'une consignation s'il veut contester l'infraction.

Il est à noter que la cession du véhicule n'est pas encore prise en compte comme motif de contestation sans paiement d'une consignation. Outre que cela pénalise inutilement le propriétaire de bonne foi ayant vendu son véhicule à un tiers, cette situation génère des flux de paiement, des actes d'étude de dossier et de régularisation inutilement coûteux en effectifs.

Préconisation n°7: Ajouter la cession du véhicule dans les motifs de contestation n'entraînant pas consignation, sous réserve que le propriétaire ait établi régulièrement le certificat de cession (SDCSR).

L'OMP placé auprès du CNT de Rennes vérifie dans un premier temps si les conditions de forme de la contestation sont réunies. Dans le premier cas évoqué ci-dessus, il procède au classement si les conditions le justifient. Dans le second cas, il engage les poursuites à l'encontre du conducteur effectif du véhicule au moment de l'infraction. Dans le troisième cas il saisit l'OMP du lieu de résidence du contrevenant.

Toutefois, compte tenu des délais de vérification, près de 800 000 dossiers restent en attente auprès de l'OMP. La situation de ces dossiers est diverse, une grande partie est définitivement bloquée, d'autres peuvent être débloqués au fur et à mesure de l'évolution de leur situation.

Certains dossiers sont bloqués au niveau de l'amende forfaitaire majorée (AFM) pour différentes raisons : soit un nouvel ACO a été émis suite à une désignation d'un autre conducteur (DAC) sur une AFM, si cet ACO doit repasser en AFM, il est bloqué car la DGFIP ne sait pas gérer ces cas ; soit encore le dossier est arrivé au stade de l'AFM et le paiement a été partiel ; soit enfin le dossier est au stade de l'AFM, et il a été transmis à l'OMP

local. Théoriquement ces dossiers sont déblocables, mais en pratique, depuis 2010, la chance est infime.

D'autres dossiers, au stade de l'AFM, sont bloqués car le contrevenant n'habite pas à l'adresse indiquée. Une règle de gestion mise en place au CNT bloque le retrait de points pour ces dossiers (en accord avec l'OMP de Rennes) qui laisse le bénéfice du doute au contrevenant sur les dossiers où l'AFM n'a pas pu être délivrée. Comme les précédents, ces dossiers ne sont pas déblocables.

D'autres dossiers, correspondant à des DAC étrangers, sont bloqués car on ne retire pas les points aux désignés étrangers. Ils ne sont pas déblocables.

D'autres dossiers sont éligibles à une extinction de l'action publique, sans action OMP. Il s'agit de dossiers pour lesquels un seuil de paiement suffisant est atteint (sans atteindre le paiement total), et pour lequel l'OMP de Rennes décide, en accord avec la DGFIP, de ne pas poursuivre en AFM. Ces dossiers sont encore vivants et peuvent être débloqués au gré des échanges entre l'OMP et le contrevenant. Si l'OMP décide de l'extinction de l'action publique, le retrait de points sera effectué.

D'autres cas correspondent à des dossiers qui sont encore vivants et peuvent être débloqués. Les cas sont trop ardues et disparates pour être catégorisés.

En 2010, sur 9 138 758 ACO émis par le CACIR, 7 780 746 ACO ont été déclarés éligibles au retrait de points selon les critères d'éligibilité du CNT, après le rejet de 784 363 dossiers en attente de décision :

- 373 200 bloqués au niveau de l'AFM, sans extinction de l'action publique ;
- 138 283 au niveau de l'AFM, le contrevenant n'habitant pas à l'adresse indiquée ;
- 130 283 déclarations d'un autre conducteur de nationalité étrangère ;
- 78 593 éligibles à l'extinction de l'action publique, sans action de l'OMP ;
- 64 004 autres cas.

En pratique certains dossiers peuvent finalement aboutir à un retrait de points lorsqu'ils sont éligibles à l'extinction de l'action publique qui enclenche la procédure de perte de points ; mais tel n'est pas le cas d'au moins 641 766³ dossiers qui ne déboucheront jamais sur un retrait de points : soit parce que l'action publique ne sera jamais éteinte, soit parce qu'elle concerne des conducteurs étrangers.

Préconisation n°8 : Analyser plus précisément les différentes situations de dossiers en attente de décision et mettre en place un tableau de suivi (ANTAI).

Comme pour le CACIR et pour les dossiers en attente évoqués ci-avant, il a été long et difficile à la mission d'obtenir des informations détaillées sur les plus de 570 000 rejets au niveau de l'OMP de Rennes. Ces chiffres ont été obtenus par extraction spécifique de la société gestionnaire de l'informatique du CNT, ce qui démontre que, comme pour le CACIR, l'ANTAI n'a pas mis en place d'analyse en continu des différents types de rejets au niveau de l'OMP.

³ 784 363 dossiers en attente auxquels il faut soustraire les dossiers éligibles à l'extinction de l'action publique sans action de l'OMP (78 593) et les autres cas (64 004) soit 641 766 dossiers.

Ainsi, aux dossiers en attente de décision (dont au moins 641 766 s'apparentent à un rejet définitif) 573 649 dossiers sont ajoutés suite à une décision de rejet de l'OMP :

- dont 80 759 véhicules étrangers (pays avec accord) ;
- dont 22 422 conducteurs désignés étrangers ;
- dont 25 906 véhicules cédés ;
- dont 5 800 véhicules ne nécessitant pas de permis B ;
- dont 25 768 transmissions aux OMP locaux ;
- dont 9 232 classements ;
- dont 7 118 classements sans suite ;
- dont 2 784 annulations d'ACO ;
- dont 185 114 dont le champ « nom/prénom » n'est pas décomposable ;
- dont 137 851 contrevenants n'habitant pas à l'adresse indiquée ;
- dont 70 895 pour lesquels la civilité n'est pas valide.

Ces chiffres recouvrent des situations très variées qui peuvent être classées en trois catégories. La première recouvre des véhicules dont le conducteur ne peut être poursuivi (véhicules étrangers, conducteurs étrangers, véhicules cédés, véhicules sans permis). La seconde couvre les classements et dessaisissements de l'OMP de Rennes. La troisième, enfin, illustre une fois de plus les insuffisances des données fournies par les fichiers et nécessiterait la mise en place d'une procédure de redressement de ce fichier, en partenariat entre l'ANTAI et l'ANTS.

Préconisation n °9 : Mettre en place un suivi plus précis des rejets au niveau de l'OMP de Rennes, en distinguant les différentes catégories de rejet et proposer les corrections nécessaires dans le SIV (ANTAI).

Lorsqu'un dossier est rejeté en raison d'une adresse erronée, deux causes sont possibles :

- une erreur dans les fichiers ;
- une transmission d'information insuffisante dans le cadre d'une DAC dans la mesure où certains renseignements communiqués par les contrevenants peuvent être, volontairement ou non, incomplets.

Cette explication peut valoir tant pour les 137 851 dossiers rejetés correspondant à des contrevenants n'habitant pas à l'adresse indiquée (et recherchée par l'ANTAI) que pour les 138 283 mis en attente (définitive) au niveau de l'AFM pour la même raison, une partie de l'explication venant de la mauvaise information des DAC.

Préconisation n °10 : Mettre en place un suivi plus précis de ces rejets pour fausse adresse au niveau de l'OMP de Rennes, en essayant de comprendre leurs raisons et proposer les corrections nécessaires (ANTAI).

2.2.2. Paiement de l'amende par le contrevenant

2.2.2.1. L'amende forfaitaire (AF)

Les contraventions de la 2^e à la 4^e classe font l'objet, pour l'essentiel, du paiement d'une AF. Ainsi, 80% des ACO émis par le CNT de Rennes donneraient lieu au paiement de l'AF par le contrevenant. Le paiement de PAF éteint l'action publique, entraîne la reconnaissance de l'infraction et par là même la réduction de points.

Le retrait de points est acquis à la date de paiement de PAF.

2.2.2.2. L'amende forfaitaire majorée (AFM)

A défaut de paiement de l'AF ou d'une requête aux fins d'exonération présentée dans un délai de 45 jours, l'AF est majorée de plein droit et recouvrée par le Trésor public en vertu d'un titre rendu exécutoire.

En l'absence de réclamation dans les 30 jours, l'AFM est assimilée à une condamnation effective établissant la réalité de l'infraction et entraînant de plein droit le retrait de points.

En cas de contestation dans les délais, le ministère public peut, soit renoncer aux poursuites, soit saisir le tribunal de police du domicile du contrevenant (jugement), soit constater l'irrecevabilité de la réclamation.

2.2.3. Décision de soumission des ACO au SNPC

Les infractions pour lesquelles le contrevenant s'est acquitté d'une amende forfaitaire (80%), d'une amende forfaitaire majorée (7%), ou qui a fait l'objet d'un recouvrement ultérieur (7%)³¹ sont soumises au SNPC dans les délais légaux, sous réserve que les critères d'éligibilité du CNT soient réunies. Les causes de non soumission du retrait de points sont les suivantes :

- véhicules appartenant à une personne morale (société, administration, collectivité locale, association...) ; les personnes morales détiennent 15% des certificats d'immatriculation (y compris les loueurs) ;
- problème de nom ou de prénom (nom ou prénom non renseigné dans le SIV) ; depuis la bascule des interrogations d'immatriculation sur le SIV en février 2011, ce motif de non soumission est devenu très marginal ;
- problème de date de naissance (date de naissance non renseignée dans le SIV ou antérieure au 01/01/1901) ;
- titulaire âgé de moins de 16 ans ;
- qualité du conducteur non identifiée (indication de M. et/ou Mme) ; pour les raisons évoquées ci-dessus, ce motif de non soumission a progressivement disparu depuis février 2011 ;

³¹ Pourcentages indiqués par l'ANTAI.

- autre problème de civilité, dont le volume est devenu marginal depuis février 2011 ;
- autre problème non précisé, ce motif dont le volume était devenu marginal a disparu en mai 2011.

En 2010, sur 7 780 746 ACO déclarées éligibles à un retrait de points selon les critères du CNT, un volume de 5 596 833 ACO ont été déclarés éligibles au retrait de points selon les critères d'éligibilité du SNPC, après le rejet de :

- 1 396 205 dossiers de véhicules appartenant à une personne morale (soit 30% des ACO rejetées et un pourcentage des rejets plus élevé encore en 2011 compte-tenu de l'amélioration des autres résultats) ;

- 137 507 dossiers pour un problème de nom ou de prénom ;

- 29 957 dossiers pour un problème de date de naissance ;

- 1 571 dossiers avec titulaire âgé de moins de 16 ans ;

- 581 128 dossiers avec qualité du conducteur non identifiée (mention M et/ou M^{me}) ;

- 37 545 dossiers pour un autre motif³².

Les trois derniers motifs ont progressivement disparus en 2011 et le second est devenu très marginal.

Le tableau ci-avant fait apparaître deux types de causes de non éligibilité à un retrait de point.

La première qui a porté sur près de 1,4 millions de dossiers en 2010, résulte du fait qu'une personne morale ne soit pas dans l'obligation de désigner le conducteur du véhicule mis en cause. Elle est liée à la réglementation actuelle. La solution consisterait à modifier cette réglementation, soit en rendant obligatoire la désignation du conducteur par les personnes morales, soit en proposant une solution conventionnelle à l'instar de ce qui se fait avec les sociétés de location de véhicules, soit enfin en imposant pour tous l'inscription du conducteur habituel sur le certificat d'immatriculation. Ces différentes solutions sont présentées ci-après dans la 5^e partie du rapport.

Préconisation n°11 : Identifier le conducteur des véhicules des personnes morales, en imposant l'obligation de désignation, en proposant une solution conventionnelle par la mise en place d'une base de données des conducteurs analogue à celle des sociétés de location, ou en exigeant l'inscription du conducteur habituel sur le certificat d'immatriculation (Intérieur).

La seconde qui a porté sur près de 800 000 dossiers en 2010, fait apparaître une nouvelle fois l'inadaptation des données recueillies par l'ANTAI. Toutefois la mission observe que ce chiffre a sensiblement décliné en 2011 dans la mesure où l'ANTAI a cessé d'interroger l'ancien fichier FNI et a basculé l'ensemble de ses interrogations (pour les anciennes plaques d'immatriculation comme pour les nouvelles) sur le nouveau fichier SIV.

Il appartient néanmoins à l'ANTAI, en liaison avec l'ANTS qui gère le SIV d'analyser les causes de non inscription qui persistent et de proposer des solutions pour éliminer ces causes de rejet.

³² Dont 35 300 rejets pour un autre problème de civilité et 2 245 rejets pour un autre cas non précisé.

Pour ce qui concerne le problème particulier de la date de naissance, l'OMP de Rennes a signalé une amélioration possible de nature purement administrative. Dans le contenu des certificats de cession des véhicules automobiles il conviendrait d'ajouter la date de naissance de et/ou le numéro du permis de conduire cela permettrait le retrait de points en cas de désignation.

Préconisation n °12 : Modifier le contenu du certificat de cession des véhicules automobiles (Intérieur)

2.3. DE LA SOUMISSION AU RETRAIT DE POINTS AU RETRAIT DE POINTS EFFECTIF : UNE NON COÏNCIDENCE DES BASES DE DONNEES QUI N'EST PAS CORRIGEE

Les demandes de retrait de points des infractions réunissant les critères d'éligibilité du SNPC sont envoyés par le CNT au SNPC par transmission de fichier informatique jour contenant un lot de demandes éligibles.

En 2010, 946 825 des 5 495 877 dossiers reçus du CNT par le FNPC (via ATOS)³³ ont été rejetés. A ce stade, les rejets se concentrent sur quatre catégories :

804 376 cas pour lesquels aucun dossier n'était associé à l'état-civil, soit 18% des rejets. Il y a ici des cas de pertes irréductibles : les titulaires de certificats d'immatriculation et/ou les conducteurs ne figurant dans la base du SNPC comme les titulaires mineurs (0,07% du parc), titulaires sans permis, titulaires avec un faux permis ou titulaire d'un permis étranger non converti. Mais ceux-ci ne représentent qu'une faible part des rejets. Comme le montre une étude figurant en annexe 6, l'essentiel des rejets résulte d'un mauvais interfaçage entre le SIV et le SNPC et la présence de nombreuses « scories » dans le SIV.

74 482 cas pour lesquels la date de naissance était incohérente, soit 2% des rejets. Ce motif de rejet a fortement diminué en 2011 et semble en voie d'extinction en 2012.

55 730 cas pour lesquels plusieurs dossiers correspondaient à l'état-civil, soit 1% des rejets. Il s'agit pour l'essentiel d'imperfections administratives : homonymie parfaite (mais la prise en compte du lieu de naissance pourrait aider à discriminer les cas), ouverture de plusieurs dossiers pour la même personne pour plusieurs permis différents (catégorie A, B ou C), numéro de permis créé par un OMP ou une préfecture pour inscrire une infraction alors qu'aucun permis correspondant au titulaire n'a été initialement trouvé. L'interfaçage entre le SIV et le SNPC (notamment au moyen de l'identification phonétique des nom/prénom) et la présence de « scories » dans le SIV sont également une importante source d'erreurs comme le montre l'étude figurant en annexe 6.

12 237 pour un autre motif, soit 0,2% (voir étude en annexe 6) :

- caractère invalide détecté dans l'adresse : 6 128 ;
- caractère invalide détecté dans l'état-civil : 2 805 ;
- caractère invalide détecté dans le lieu de l'infraction : 1 068 ;

³³ La non concordance entre le chiffre de 5 596 833 ACO déclarées éligibles par le CNT et les 5 495 877 demandes enregistrées par le SNPC correspond à une différence de périmètre. Les ACO correspondent aux infractions relevées en 2010 par le CSA, celles-ci pouvant être transmises en 2010 ou en 2011 voire au-delà. Les enregistrements correspondent aux ACO reçus en 2010, ceux-ci pouvant correspondre à des infractions commises en 2010, ou en 2009, voire avant. Or les infractions relevées sont en croissance régulière au fil de la montée en puissance du CSA.

- date de l'infraction postérieure à la date du décès du titulaire : 134 ;
- plusieurs sanctions enregistrées à la même date et heure : 263 ;
- problème d'accès au fichier : 1 535 ;
- contrôle des sanctions impossible : 3 ;
- nombre de sanctions au dossier supérieur à 50 : 296 ;
- dossier verrouillé : 5.

A l'issue du traitement, un fichier est envoyé en retour par le SNPC pour permettre la mise à jour des dossiers d'infraction au CNT. Ces « retours erreurs » ne sont pas traités manuellement par l'OMP de Rennes, faute de moyens humains, dans le cadre d'une logique de traitement automatique. Ils n'étaient pas non plus analysés jusqu'à l'arrivée de la mission et faisaient l'objet d'un conflit de compétence négative entre les services. Ainsi, l'ANTS est l'opérateur en charge du SIV, le FNPC est en charge des corrections dans le SNPC et l'ANTAI est garant de la maîtrise des flux d'informations qu'elle recherche dans le SIV, agglomère avec les données de l'infraction, puis transmet au SNPC dont elle reçoit en retour le flux de rejets qu'il ne traite pas.

En 2010, sur les 5 495 877 demandes transmises par le CNT, un volume de 4 549 052 demandes de retrait *de* points ont été enregistrées par le SNPC, après de rejet de :

- 804 376 car aucun dossier n'était associé à l'état-civil ;
- 74 482 car la date de naissance était incohérente (motif en voie d'extinction) ;
- 55 730 car plusieurs dossiers correspondaient à l'état-civil ;
- 12 237 pour un autre motif.

Si le SNPC est capable d'indiquer le volume des rejets selon les différentes codifications de ces rejets, il n'était pas en mesure, lors de l'arrivée de la mission, d'en préciser le contenu exact au-delà du libellé, et encore moins de proposer des mesures correctives pour les supprimer ou tout au moins à les diminuer.

Parmi ces rejets, des mesures prioritaires doivent être prises pour mieux cerner les causes des 889 328 rejets liés à l'incapacité de faire coïncider un dossier de permis de conduire avec les données d'un contrevenant. Ce volume correspond aux 804 376 rejets du tableau ci-dessus, auxquels s'ajoutent les 84 952 rejets des données enregistrées par les OMP objet de la 3ème partie ci-après. Compte tenu du volume concerné, il est indispensable que le SNPC mette en place sans délai une cellule d'expertise pour identifier et, à terme, solutionner le problème.

Préconisation n°13 : Créer au FNPC une cellule de suivi des rejets liés au fait qu'aucun dossier de permis de conduire ne correspond à l'état-civil, en liaison avec l'ANTAI et PANTS, et prendre ou proposer des mesures correctives (SDCSR).

Lors de la migration du FNPC vers FAETON, il sera créé un fichier des doublons. Ce fichier devra faire l'objet d'une fiabilisation nécessitant une validation humaine au cas par cas. Un marché devra être passé sur les crédits du CAS pour que ce travail de ravaudage soit entrepris dans un délai raisonnable.

Préconisation n°14 : Dans le cadre du compte d'affectation spéciale (CAS), financer le marché de fiabilisation du fichier par traitement des doublons (ce qui suppose une intervention humaine en complément du travail informatique) (SDCSR).

Dans la version V1 de FAETON, il n'a pas été prévu que l'interface de réception des envois de l'ANTAI soit au même format technique pour l'état-civil que pour ce qui est récupéré par l'ANTAI du SIV. La mission recommande que cette amélioration de l'interface soit effectuée lors d'une version V2 de FAETON.

Préconisation n °15 : Améliorer l'interface entre les fichiers des contrevenants envoyés par L'ANTAI et le fichier FAETON dans la version V2 de ce dernier (SDCSR).

Les rejets, autres que la non reconnaissance du dossier de permis de conduire du contrevenant, représentent au total 286 540 cas, en additionnant les rejets des données communiquées par l'ANTAI (142 449 cas) et ceux des données enregistrées par les OMP (144 091 cas).

D'un volume moins important que les non reconnaissance, ils représentent néanmoins un nombre de rejets difficilement acceptable, d'autant que l'étude figurant en annexe 6 montre qu'ils peuvent être évités, dès lors qu'ils sont analysés au niveau du FNPC et corrigés, pour partie dans le SNPC, pour partie dans le SIV. Il faut donc que la SDCSR, qui exerce une tutelle sur les deux fichiers, prenne les dispositions pour le faire.

Préconisation n °16 : Mettre en place un véritable suivi analytique des autres rejets par une cellule à créer au niveau du SNPC, en liaison avec l'ANTAI et l'ANTS, et un plan d'action destiné à les diminuer (SNPC).

3 CONTRAVENTIONS DE LA 2^E À LA 4^E CLASSE CONSTATÉES PAR LES SERVICES DE POLICE ET DE GENDARMERIE : UN SYSTÈME COHÉRENT MAIS PERFECTIBLE

Le périmètre de ces infractions comprend la totalité des contraventions de la 2^e à la 4^e classe générant retrait de points, constatées par les services de police et de gendarmerie, hormis celles relevées avec les moyens techniques du CSA.

Le processus de traitement de ces infractions s'effectue en trois phases.

- Phase 1 : de la constatation de l'infraction à la transmission au ministère public.
- Phase 2 : de la transmission au ministère public au jugement définitif.
- Phase 3 : du jugement définitif au retrait de points effectif

3.1. DE LA CONSTATATION DE L'INFRACTION À LA TRANSMISSION AU MINISTÈRE PUBLIC : PRÈS DE 2,5 MILLIONS D'INFRACTIONS CONSTATÉES PAR LA POLICE ET LA GENDARMERIE

Les contraventions de la 2^e à la 4^e classe sont constatées par les services de police et de gendarmerie par timbre-amende ou procès-verbal, puis sont transmises à l'OMP près le tribunal de police territorialement compétent.

Depuis 2011, elles peuvent également être relevées par voie dématérialisée, à l'aide d'un PDA ou de l'interface d'un terminal informatique embarqué ou d'un ordinateur. Dans ce cas elles sont expédiées par voie informatique, via le dispositif du procès-verbal électronique (PVE), au CNT de Rennes. Celui-ci émet l'avis de contravention et fait procéder au recouvrement de l'amende par le centre d'encaissement des amendes (CEA) de Rennes. Le contentieux éventuel est traité par l'OMP territorialement compétent.

En 2010, 2 456 123 contraventions de la 2^e à la 4^e classe ont été constatées par les services dont :

- **952 102 par les services de police ;**
- **1 504 021 par la gendarmerie.**

3.2. DE LA TRANSMISSION AU MINISTÈRE PUBLIC AU JUGEMENT DÉFINITIF : UNE COMMUNICATION INSUFFISANTE ENTRE LES UNIVERS INFORMATIQUES DES OMP ET DES PRÉFECTURES

3.2.1. Le traitement de l'infraction par l'OMP

En 2010, sur les 2 456 123 contraventions de la 2^e à la 4^e classe constatées par les services (auxquelles il faut ajouter les 25 768 contraventions constatées par le CSA et transmises aux OMP locaux par l'OMP de Rennes, soit un total de 2 481 891), 2 043 629 contraventions de la 2^e à la 4^e classe ont été jugées de manière définitive et transmises par les OMP via l'interface WinOMP.

Ainsi, 18% des infractions constatées ne débouchent pas sur une condamnation ou en tout cas pas sur une condamnation susceptible d'entraîner un retrait de points : ces pertes s'expliquent par des relaxes, des non-lieux ou des classements sans suite ou de simples condamnations pécuniaires sans conséquences sur le capital de points d'un conducteur.

Deux points particuliers méritent d'être soulignés.

Parmi les 25 768 contraventions du CSA renvoyées aux OMP locaux, peu débouchent sur des décisions de retraits de points, car s'il arrive fréquemment qu'une condamnation pécuniaire soit prononcée, en revanche il est plus rare qu'un conducteur responsable de l'infraction soit désigné (ce qui est précisément le but recherché par le contrevenant contestant l'infraction).

Parmi les 2 456 123 contraventions de la 2^e à la **E** classe constatées par les services, l'une des causes des classements sans suite correspond à la procédure du stage alternatif aux poursuites. Dans ce cas, les forces de l'ordre ne transmettent pas à la justice l'avis de contravention si le contrevenant accepte de se soumettre à une obligation de stage et apporte la preuve qu'il l'a suivi. Dans le département de la Côte d'Or il y eut ainsi, en 2010, 875 plaintes abandonnées en contrepartie d'un stage effectué par le contrevenant³⁴.

Cette procédure concerne de nombreuses infractions, mais principalement l'excès d'alcoolémie contraventionnelle. Elle fait l'objet d'une analyse détaillée au paragraphe 2.2. suivant.

Au-delà de ces cas particuliers, l'écart de 412 494 dossiers entre le nombre des contraventions (2^e à 4^e classes) constatées par les services (police et gendarmerie) ou de 438 262 dossiers en prenant en compte les contraventions transférées par l'OMP de Rennes et les retraits de points enregistrés dans le SNPC par les OMP, mérite une expertise. Celle-ci n'est pas possible au stade actuel, compte tenu la rupture entre les systèmes d'information des ministères de la Justice et de l'Intérieur. Il est donc proposé un suivi national pour permettre d'informer les autorités gouvernementales, ainsi qu'un suivi au niveau départemental destiné à fiabiliser les données à travers une coopération renforcée.

Préconisation n°17: En accord avec la Chancellerie, mettre en place un tableau de suivi, par code NATINF et par département, des contraventions de la 2^e à la 4^e classe entraînant retrait de points constatées, des décisions de justice prononcées et des inscriptions effectués au SNPC (Intérieur).

Préconisation n°18 En accord avec la Chancellerie, définir un cadre de suivi départemental et national, ainsi que des échanges réguliers entre les greffes des OMP et le service chargé des permis de conduire de la préfecture (Intérieur).

³⁴Source : statistiques judiciaires.

3.2.2. Le cas particulier du classement sous condition des alcoolémies contraventionnelles

3.2.2.1. Analyse du classement sans suite sous condition d'exécution volontaire

En effet, les parquets préfèrent parfois recourir à cette procédure beaucoup plus simple plutôt qu'à la composition pénale qui nécessite une convocation par un délégué du procureur ou tout simplement à l'ordonnance pénale. C'est le cas notamment des excès d'alcoolémie contraventionnelles (0,25 à 0,40 mg/1), pour lesquelles le procureur peut prescrire aux forces de l'ordre de proposer au contrevenant de suivre un stage d'éducation routière, qui donne lieu à un classement sans suite lorsqu'il est effectué. Or dans ce cas l'infraction étant classée, il n'en résulte aucun retrait de points. C'est une des raisons pour laquelle seulement 66% des excès d'alcoolémies contraventionnelles constatées se traduisent par un retrait de points.

Il n'appartient pas à la mission de porter un jugement sur la politique pénale à l'échelle nationale ou départementale. Mais il lui paraît intéressant d'en éclairer les enjeux au regard du retrait de points.

Il peut ainsi paraître paradoxal de constater que le contrevenant n'échappe que rarement au retrait de 1 ou 2 points suite à des infractions mineures à la vitesse, mais qu'en matière d'alcoolémie contraventionnelle qui entraîne en principe un retrait de 6 points, il peut y échapper quasi-systématiquement en cas de classement sans suite sous conditions.

Il est vrai que le contrevenant n'obtient le classement sans suite que s'il effectue immédiatement après l'infraction un stage auprès d'un organisme agréé, stage qui permet habituellement de récupérer quatre points. On peut donc schématiquement estimer que le classement sans suite de l'excès d'alcoolémie coûte 4 points (au lieu de 6) au contrevenant, points immédiatement récupérés.

Cette situation n'en apparaît pas moins triplement problématique :

- au regard de l'équité entre contrevenants ;
- au regard de l'efficacité de la politique de sécurité routière alors que le quart des tués sur la route ont l'excès d'alcoolémie pour cause ;
- par le fait que l'absence de retrait de points ne fait pas apparaître l'infraction au SNPC, ce qui rend problématique le constat d'une éventuelle récidive.

3.2.2.2. Propositions

Il appartient à la Chancellerie d'apprécier s'il est opportun ou non de rédiger une instruction en termes de politique pénale visant à abandonner, dans les cas susmentionnés le classement sans suite sous conditions ; au risque d'alourdir la charge des tribunaux et de rendre plus difficiles les adaptations locales des politiques. Lorsqu'il était délégué à la sécurité et à la circulation routière (DSCR), M. Rémy Heitz, magistrat, avait alerté la chancellerie sur les graves inconvénients du classement sans suite sous conditions.

Préconisation n °19 : Réexaminer l'opportunité de la procédure du classement sans suite sous conditions (Chancellerie).

3.3. Du JUGEMENT DÉFINITIF AU RETRAIT DE POINTS EFFECTIF : LA MÊME PROBLÉMATIQUE QUE POUR LE CSA, DE NON COÏNCIDENCE DES BASES DE DONNÉES

3.3.1. Enregistrement du retrait de points dans le FNPC

L'OMP près le tribunal de police compétent reçoit les contraventions de la 2^e à la 4^e classe transmises par les services de police et de gendarmerie, celles relevant du CSA pour lesquelles l'OMP de Rennes s'est dessaisi à son profit et celles relevant du PVE en cas de contestation.

Après avoir examiné les observations ou contestations éventuelles formulées par le contrevenant, l'OMP statue et transfère les décisions de retrait de points correspondantes dans le SNPC lorsque le jugement est devenu définitif. S'agissant des décisions de suspension de permis de conduire, celles-ci sont transmises à la préfecture par l'intermédiaire du deuxième volet d'un imprimé dit « Référence 7 ».

2 043 629 requêtes sont envoyés au SNPC, 1 814 586 sont prises en compte. Le taux d'inscription des dossiers d'infractions définitivement jugées dans le SNPC est donc de 89%. Ce taux élevé (plus élevé en tout cas que pour les infractions CSA) s'explique par le fait qu'il y a eu interpellation du conducteur et donc relevé précis des données de son permis de conduire. Il y a tout de même 229 043 erreurs recensées³⁵.

Les principaux motifs d'erreurs (au-dessus de 400 cas uniquement), détaillés dans le tableau figurant en annexe, sont les suivants :

- numéro de permis invalide : 34 693 cas ;
- état-civil incomplet : 2 504 cas ;
- date de naissance incohérente : 6 652 cas ;
- caractère invalide détecté dans l'adresse : 633 cas ;
- caractère invalide détecté dans l'état-civil : 2 800 cas ;
- code NATINF inconnu ou périmé ; 1 048 cas ;
- sanction enregistrée à la même date et à la même heure : 30 426 cas ;
- problèmes d'accès au fichier : 1 233 cas ;
- aucun dossier n'est associé à l'état civil : 84 952 cas ;
- plusieurs dossiers correspondant à l'état-civil : 1 555 cas ;
- dossier non trouvé dans ceux retournés pour motif d'état-civil : 3 156 cas ;
- décision initiale, enchaînement interdit : 2 675 cas ;
- noms phonétisés différents : 55 630 cas.

Il existe également d'autres motifs de rejet (moins de 400 cas par an) : code OMP non renseigné, lieu d'infraction non renseigné, code NATINF saisi en double, date de décision antérieure à la date de l'infraction, date de paiement/jugement définitif non renseignée, incohérente ou antérieure à la date de décision, durée du sursis supérieur à la durée de la sanction initiale, code OMP inconnu, coût en points de l'infraction nul, date de l'infraction postérieure à la date de décès, nombre de sanctions au dossier supérieur à 50, enchaînement des décisions non géré par l'interface, décision modificative non gérée dans l'interface, ou dossier verrouillé (c'est-à-dire en cours de modification).

³⁵ La mission a retenu les chiffres du SNPC. Les tableaux de la société SOPRA, prestataire de services font apparaître des chiffres légèrement différents sans que cela change le raisonnement ou les conclusions.

En 2010, sur 2 043 629 contraventions de la 2^e à la e classe jugées de manière définitive et transmises par les OMP via l'interface WinOMP. Les principales causes de rejet, classées selon leur nombre décroissant, sont les suivantes :

- aucun dossier n'est associé à l'état civil : 84 952 cas ;
- noms phonétisés différents : 55 360 cas ;
- numéro de permis invalide : 34 693 cas ;
- sanction enregistrée à la même date et à la même heure : 30 426 cas.

Au final, seules 1 814 586 contraventions ont été inscrites dans le SNPC.

3.3.2. Améliorations possibles

L'analyse des différents types de rejets a déjà été évoquée dans la 2^e partie du présent rapport, consacrée au CSA et fait l'objet des recommandations 13, 14 et 16.

S'agissant des contraventions de la 2^e à la 4^e classe constatées par les services, les préconisations concernent le SNPC et le SIV, mais également les OMP locaux.

Préconisation n°20 : Mettre en place un véritable suivi analytique des rejets par une cellule à créer au niveau du SNPC, en liaison avec les OMP et l'ANTS, et un plan d'action destiné à les diminuer (SDCSR).

Si une partie des rejets relève de la fiabilisation du SIV (ex. : données d'état-civil incorrectes) et une autre de la fiabilisation du SNPC (ex. : plusieurs dossiers de permis de conduire correspondant à un état civil), la correction d'un certain nombre de rejets relève directement des OMP suite à une saisie incorrecte à leur niveau. Il appartient à ceux-ci de corriger les rejets au fil de l'eau et de réinjecter les informations dans WinOMP.

Préconisation n°21 : Mettre en place un tableau de bord recensant les rejets relevant des OMP et les enjoindre de fiabiliser les données qu'ils transmettent au SNPC dans le cadre d'un contrat d'objectif (SDCSR).

Un des OMP rencontré par la mission a également soulevé plusieurs problèmes techniques s'opposant à l'inscription du retrait de points au SNPC à travers l'application WinOMP.

Il a été expliqué à la mission que lorsque plusieurs infractions sont constatées en même temps par PV séparés, seule l'une d'entre elles est prise en compte par le SNPC pour une journée donnée, lors du transfert par WinOMP. Si ce filtre s'explique pour ne pas enregistrer indûment plusieurs infractions à la vitesse prises au même moment, il n'est pas justifié pour les relevés d'infractions distinctes qui doivent se cumuler³⁶.

Préconisation n°22 : Modifier l'application WinOMP pour ne réserver le filtre des infractions commises la même journée qu'aux infractions commises à la même heure (SDCSR).

³⁶ Par exemple le cumul d'une alcoolémie contraventionnelle (-6 points) et d'un feu rouge (-4 points), constitue un total de 10 points, dont, en raison du plafonnement, 8 seulement doivent en principe être enlevés. Si l'application ne prend en compte que le seul feu rouge, 4 points uniquement seront imputés au contrevenant.

Concernant le CSA, il a été dit que lorsque les dossiers ayant fait l'objet d'une réclamation sont transférés informatiquement à l'OMP local, il est nécessaire de modifier manuellement le code « tribunal de police : contrôle automatisé » pour le remplacer par le code du tribunal de police local dans WinOMP. Si le secrétariat de l'OMP local ne procède pas à cette rectification, le retrait de points ne sera pas exécuté.

Préconisation n °23 : Modifier l'application WinOMP afin d'automatiser, ou tout au moins de rendre obligatoire, la saisie du code du tribunal de police local pour les dossiers transférés par l'OMP de Rennes (SDCSR).

4 - CONTRAVENTIONS DE LA 5^E CLASSE ET DÉLITS : UNE PROCÉDURE PÉNALISÉE PAR UN TRANSFERT D'INFORMATIONS ARCHAÏQUE

Le périmètre de ces infractions comprend la totalité des contraventions de la 5^e classe et les délits générant retrait de points, constatés par les services de police et de gendarmerie, y compris ceux relevés avec les moyens techniques du CSA qui sont, de droit, transférés aux OMP locaux.

Le processus de traitement de ces infractions s'effectue en quatre phases.

- Phase 1 : de la constatation de l'infraction à la transmission au ministère public.
- Phase 2 : de la transmission au ministère public au jugement définitif
- Phase 3 : du jugement définitif à la soumission au retrait de points.
- Phase 4 : de la soumission au retrait de points au retrait effectif.

4.1. DE LA CONSTATATION DE L'INFRACTION À LA TRANSMISSION AU MINISTÈRE PUBLIC : PLUS DE 400 000 INFRACTIONS CONSTATÉES PAR LA POLICE ET LA GENDARMERIE

Les contraventions de 5^e classe sont constatées par les services de police et de gendarmerie par procès-verbal puis sont transmises à l'OMP près le tribunal de police territorialement compétent.

S'y ajoutent les contraventions de 5^e classe relevées par le CSA qui sont transférées par l'OMP de Rennes à l'OMP territorialement compétent.

Les délits sont constatés par ces mêmes services par procès-verbal, puis sont transmis au procureur de la République près le tribunal de grande instance (TGI) territorialement compétent.

En 2010, 432 129 contraventions de la 5^e classe et délits entraînant retrait de points ont été constatés dont :

- 200 87e par les services de police ;
- 221 201³⁸ par la gendarmerie ;
- 10 058 par le CSA.

4.2. DE LA TRANSMISSION AU MINISTÈRE PUBLIC AU JUGEMENT DÉFINITIF : UNE RÉPONSE PÉNALE TRÈS DIVERSIFIÉE

L'OMP près le tribunal de police compétent reçoit les contraventions de 5^e classe transmises par les services de police et de gendarmerie ainsi que celles pour lesquelles l'OMP de Rennes s'est dessaisi à son profit..

³⁷ Soit 198 909 délits et 1961 contraventions de 5' classe.

³⁸ Soit 207 244 délits et 13 957 contraventions de 5' classe.

Après avoir examiné les observations ou contestations éventuelles formulées par le contrevenant, l'OMP statue et transmet ses décisions au greffe du TGI compétent.

Le procureur de la République compétent reçoit les délits transmis par les services de police et de gendarmerie ainsi que ceux transmis par l'OMP de Rennes. Après avoir examiné les observations ou contestations éventuelles formulées par le contrevenant, le juge du TGI statue et transmet ses décisions au greffe.

En 2010, 432 129 infractions ont été constatées, elles ont débouché sur 193 565 décisions de justice. 55% de ces faits sont restés sans conséquences judiciaires. Cet écart important s'explique par les non lieux, les relaxes et les classements sans suite, en particulier s'agissant des délits de fuite dont 3%³⁹ seulement débouchent sur une condamnation pénale, ce qui s'explique dans la mesure où ces délits présumés sont généralement commis par des auteurs inconnus.

Les décisions de justice peuvent prendre différentes formes.

4.2.1. La composition pénale (CP)

La composition pénale est une forme alternative aux poursuites. Elle consiste en l'exécution volontaire par l'auteur de l'infraction d'une ou plusieurs mesures présentant un caractère de sanction (par exemple se soumettre à un stage). C'est l'exécution intégrale des mesures proposées qui met fin aux poursuites.

L'exécution d'une CP relative à une infraction routière entraînant retrait de points, doit être enregistrée dans le SNPC. A cette fin le procureur adresse aux services de la préfecture l'avis d'exécution précisant notamment la date d'exécution de la CP.

4.2.2. L'ordonnance pénale (OP)

Cette procédure simplifiée est applicable, de manière subsidiaire et facultative (choix du ministère public) aux contraventions de police et aux délits prévus par le code de la route.

En matière de contraventions, le juge statue sans débat préalable. Sauf en cas d'opposition formulée par le ministère public, l'OP est notifiée au prévenu par lettre recommandée avec accusé de réception. Celui-ci a 30 jours pour faire opposition.

En matière de délit, la procédure est sensiblement la même, mais le délai est de 45 jours.

³⁹ 3 559 décisions de justice pour « délit de fuite » selon les statistiques du ministère de la Justice pour 2010 (Source : http://www.justice.gouv.fr/art_pix/1_stat_condamnations_en_2010.pdf) sur 138 515 délits recensés par les services (Ministère de l'Intérieur : [Bilan 2010 du comportement des usagers de la route](#)).

4.2.3. La comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité (CRCP)

La comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité (appelée aussi "plaider-coupable") permet au procureur de la République de proposer, directement et sans procès, une ou plusieurs peines à une personne qui reconnaît les faits qui lui sont reprochés.

Si la personne accepte la ou les peines proposée(s), le procureur de la République doit saisir la juridiction d'une requête en homologation.

L'ordonnance d'homologation doit être notifiée à l'intéressé qui dispose alors d'un délai de 10 jours pour faire appel.

4.2.4. Le jugement correctionnel

Le prévenu est déféré devant le tribunal correctionnel en comparution immédiate, suite à une convocation adressée par procès-verbal ou par OPJ ou encore en cas de citation directe. Le jugement peut être : contradictoire, par défaut, par itératif défaut, par contradictoire à signifier.

La décision judiciaire peut prononcer un non-lieu (infraction non constituée, auteur inconnu, charges insuffisantes), une relaxe (faits non imputables au prévenu), une nullité de procédure (violation des règles de forme). Dans ces trois cas il n'y a pas d'inscription au SNPC.

En cas de condamnation le retrait de points est enregistré au SNPC quand elle est devenue définitive.

4.3. Du JUGEMENT DÉFINITIF À LA SOUMISSION AU RETRAIT DE POINT : UNE COMMUNICATION INSUFFISANTE ENTRE LES UNIVERS DES TGI ET DES PRÉFECTURES

4.3.1. La transmission des juridictions vers la préfecture

Lorsque le jugement est devenu définitif, le greffe du TGI compétent transmet les éléments du dossier à la préfecture ou la sous-préfecture compétente par l'intermédiaire du premier volet d'un imprimé dit « Référence 7 ».

S'agissant des décisions de suspension de permis de conduire, celles-ci sont transmises à la préfecture par l'intermédiaire du deuxième volet de l'imprimé « Référence 7 ».

Toutefois, l'écart de 238 564 dossiers, entre les contraventions de 5^e classe et les délits constatés par les services et les décisions de justice adressées aux préfectures mérite une expertise.

Comme pour les contraventions, celle-ci n'est pas possible au stade actuel, compte tenu la rupture entre les systèmes d'information du ministère de la Justice et de l'Intérieur. Il est donc également proposé un suivi national pour permettre d'informer les autorités

gouvernementales, ainsi qu'un suivi au niveau départemental destiné à fiabiliser les données à travers une coopération renforcée.

Préconisation n°24: En accord avec la Chancellerie, mettre en place un tableau de suivi, par code NATINF et par département, des contraventions de 5^e classe et délits entraînant retrait de points constatés, des décisions de justice prononcées et des inscriptions au SNPC effectuées (Intérieur).

Préconisation n°25: En accord avec la Chancellerie, définir un cadre de suivi départemental et national et des échanges réguliers entre les greffes des TGI et le service chargé des permis de conduire de la préfecture (Intérieur).

4.3.2. Le cas particulier de la composition pénale

La composition pénale donne en principe lieu à une inscription du retrait de points au SNPC. Toutefois, la mission a constaté que l'application de cette règle n'était pas systématique dans les juridictions rencontrées. Ce qui peut d'ailleurs s'expliquer en cas de composition pénale impliquant une obligation de stage, puisque dans ce cas l'avantage offert en contrepartie du stage au contrevenant est précisément de garder son capital de points.

Préconisation n °26 : Il semblerait utile que la Chancellerie rappelle aux juridictions que les compositions pénales exécutées intégralement doivent systématiquement faire l'objet d'une transmission à la préfecture pour les infractions au code de la route entraînant retrait de points (Chancellerie). Voir aussi préconisation 18.

4.4. DE LA SOUMISSION AU RETRAIT DE POINTS AU RETRAIT EFFECTIF : LA SOLUTION ARCHAÏQUE DE L'ENREGISTREMENT D'INFORMATIONS TRANSMISES PAR L'IMPRIMÉ « RÉFÉRENCE 7 »

4.4.1. L'enregistrement du retrait de points par la préfecture

Les décisions judiciaires entraînant retrait de points sont enregistrées dans le SNPC par les services en charge des permis de conduire de la préfecture ou de la sous-préfecture compétente.

4.4.2. Les problèmes techniques d'inscription

4.4.2.1. Les problèmes liés à l'utilisation du formulaire «Référence 7»

Le greffe du TGI transmet à la préfecture les informations relatives à la suspension judiciaire du permis de conduire et au retrait de points par l'intermédiaire du formulaire «Référence7 » édité automatiquement à partir de l'application informatique du greffe. Outre le fait que cette procédure archaïque nécessite une resaisie des données par la préfecture, elle soulève quelques difficultés.

Lorsqu'il n'y a pas suspension ou annulation judiciaires du permis de conduire, le TGI n'adresse pas de « Référence 7 » (le logiciel Cassiopée ne le permettrait pas) mais un extrait de jugement. La saisie des données par la préfecture est alors rendue plus difficile et les interrogations du greffe sont fréquentes, pour demander des précisions, notamment concernant l'heure de commission de l'infraction.

En outre, l'envoi de la « Référence 7 » pour les ordonnances pénales et compositions pénales ne semble pas systématique. Il serait opportun de le rappeler aux greffes des juridictions.

Enfin, même pour les « Références 7 », certaines informations sont parfois manquantes ou erronées : principalement la date et l'heure de commission de l'infraction, la - date du début et de la fin d'exécution, la date à laquelle la décision est devenue définitive, le numéro de permis de conduire, plus rarement le lieu de l'infraction ou le code NATINF.

Préconisation n°27 : Il semblerait utile que la Chancellerie engage rapidement une modification de la base de données Cassiopée, afin de substituer au formulaire «Référence 7» un transfert de données dématérialisé, comportant la saisie obligatoire des données nécessaires à l'inscription du retrait de points au SNPC (Chancellerie).

A contrario, les greffes du TGI estiment que leur travail serait facilité s'ils avaient accès au SNPC. Il en va de même pour les OMP qui estiment que l'accès au SNPC est trop restrictif pour les personnels du service qui n'ont que le profil « agent ».

Préconisation n°28 : Permettre aux agents du greffe des TGI la consultation du SNPC pour l'exécution de leur mission et étendre les informations consultables par les OMP (SDCSR).

4.4.2.2. Problèmes liés au fonctionnement des préfectures

Si les relations sont en général bonnes entre les services chargés des permis de conduire préfectures et les greffes des tribunaux, il a été constaté que le dispositif fonctionnait le mieux dans les ressorts où des relations régulières étaient entretenues entre les services. Parfois, il existe même une harmonisation des mesures de suspension suite à l'instauration de barèmes. Ceci n'enlève rien au pouvoir d'appréciation au cas par cas des situations particulières, tant au niveau du tribunal que de l'autorité administrative.

Il a été toutefois constaté un dysfonctionnement grave dans l'une des préfectures visitées, à savoir celle de Dijon. Pour des raisons d'effectifs et en raison de la priorité accordée à la délivrance des permis de conduire, le traitement des retraits de points enregistre un retard de deux ans. Ceci veut dire que de multiples décisions de retrait de points ne sont pas enregistrées, et que des invalidations de permis de conduire n'ont pas eu lieu. La préfecture est sensibilisée au problème et met en oeuvre une action de rattrapage dont les délais ne sont toutefois pas encore appréhendés.

Préconisation n°29: Procéder à un inventaire national des dossiers en instance depuis plus de 15 jours dans les préfectures, exiger leur inscription dans un délai de 3 à 6 mois et mettre en place un suivi pour éviter tout nouveau dérapage (SDCSR).

5 DES AMÉLIORATIONS QUI PERMETTRAIENT DE RENDRE LE DISPOSITIF PLUS PERFORMANT

5.1. IDENTIFIER LES CONDUCTEURS DE VÉHICULES IMMATRICULÉS PAR DES PERSONNES MORALES

Compte-tenu des améliorations apportées par la mise en oeuvre du système SIV, la principale source de rejet des retraits de points pour des infractions dûment constatées est la non désignation du conducteur par la personne morale détentrice du véhicule : 18% des ACO traités par l'ANTAI et soumis au SNPC font ainsi l'objet d'un rejet qui permet au contrevenant d'échapper au retrait de points (voir tableau particulier en annexe 5).

En effet, dans une infraction sur quatre seulement, la personne morale désigne un particulier (notamment quand la personne morale est un loueur non conventionné)⁴⁰. Pour les personnes morales, hors loueurs, la règle quasi générale est la non désignation du conducteur responsable.

Ainsi au final sur 2 041 415 ACO envoyés à des personnes morales⁴¹ (soit 23% du total des ACO) en 2010 pour des infractions à la vitesse ⁴² relevées par le CSA, seulement 231 222 ont débouché sur une décision de retrait de points, soit 11%. En termes de retrait de points l'impunité est assurée à 89%.

Cette faiblesse du dispositif est identifiée de longue date. Le rapport interministériel (Intérieur, Justice, Finances, Équipement) sur « le contrôle sanction automatisé (CSA) évaluation du dispositif et propositions » de juillet 2005 avait déjà pointé la difficulté et proposé des solutions. La mission interministérielle notait : « *La clé de voûte d'un dispositif de contrôle automatisé est l'imputabilité de l'infraction. De ce point de vue, la mission considère qu'il faut poursuivre l'adaptation des textes pénaux aux particularismes du dispositif CSA. (...) une adaptation consisterait à créer une contravention particulière de non désignation du conducteur lorsque celui-ci n'est pas le titulaire du certificat d'immatriculation. Il pourrait s'agir d'une contravention spécifique de 4^e classe sanctionnant le défaut de transmission aux autorités des éléments d'identification du tiers conducteur en cas d'infraction, dont les pénalités modérées concilieraient à la fois les intérêts de la sécurité routière et le droit du propriétaire du véhicule à ne pas s'incriminer soi-même* ».

5.1.1. La solution répressive : créer l'obligation de désignation

La mission a interrogé la Chancellerie ; M. Le Gunehec, magistrat à la direction des affaires civiles et des grâces, a transmis à la mission une proposition qui a l'aval du ministère de la justice. Ce texte qui pourrait prendre la forme d'un décret en Conseil d'État est le suivant :

⁴⁰ Source ANTAI.

⁴¹ Hors loueurs conventionnés.

⁴² Selon tableau fourni par l'ANTAI. Pour des raisons techniques l'ANTAI n'a communiqué à la mission que les chiffres portant sur les infractions à la vitesse (hors feux tricolores).

« I. Après l'article R du code de la route, il est inséré un article ainsi rédigé :

« Art. R. 121-7. - Si le certificat d'immatriculation d'un véhicule est établi au nom d'une personne morale, le représentant légal de la personne morale ou son délégué est tenu, lorsque celle-ci reçoit un avis de contravention pour les infractions mentionnées aux articles L. 121-2 et L. 121-3, de communiquer dans le délai d'un mois au service ayant adressé cet avis l'identité de la personne à qui le véhicule avait été confié ou loué lorsque l'infraction a été commise, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un vol, d'une usurpation de plaque d'immatriculation, ou de tout autre événement de force majeure.

«Le non-respect de l'obligation prévue à l'alinéa précédent est puni d'une amende de la cinquième classe.

« La récidive de la contravention prévue au présent article est réprimée conformément à l'article 132-11 du code pénal. »

II. L'article R. 322-11 du même code est ainsi rétabli :

« Art. R. 322-11. - Si le certificat d'immatriculation d'un véhicule est établi au nom d'une personne morale, le représentant légal de la personne morale ou son délégué doit tenir, le cas échéant sous forme dématérialisé, un registre permettant de déterminer à tout moment à quelle personne physique ce véhicule est confié ou loué.

« Le non-respect de l'obligation prévue à l'alinéa précédent est puni d'une amende de la cinquième classe.

« La récidive de la contravention prévue au présent article est réprimée conformément à l'article 132-11 du code pénal. »

M. Le Gunehec fait observer que *« ces articles prévoient des amendes de 1 500 euros ou 3 000 euros en cas de récidive pour le représentant légal de la personne morale, et cinq fois plus soit 7 500 euros ou 15 000 euros pour la personne morale, en cas de non communication par la personne morale au nom de laquelle un véhicule est immatriculé de l'identité de la personne à qui le véhicule avait été confié ou loué, ou en cas de non tenue d'un registre permettant de connaître l'identité de ces personnes. Ces sanctions paraissent suffisamment dissuasives pour permettre l'efficacité du CSA dans ces hypothèses, en évitant l'impunité des conducteurs et l'absence de retrait de points de leur permis de conduire ».*

5.1.2. La solution conventionnelle : la transmission numérisée de l'état-civil des conducteurs de véhicules

Il est clair que l'option répressive évoquée ci-dessus est juridiquement possible. Elle a été étudiée par la mission interministérielle de 2005, au regard notamment de la Convention européenne des droits de l'homme, et est toujours jugée valide par la Chancellerie.

Sa mise en oeuvre ne dépend donc pas d'une appréciation juridique mais d'une décision en opportunité : cette solution est—elle socialement acceptable, au regard notamment des contestations récurrentes sur le retrait de points de permis pour les « petits excès de vitesse » (moins de 10 kilomètres heure) ?

Il n'appartient pas à la mission de trancher ce point.

Une autre solution envisageable serait de négocier des conventions avec les personnes morales (en particulier celles disposant de flottes importantes de véhicules), sur le modèle des conventions signées avec les principaux loueurs de véhicules. Ces personnes morales s'engageraient à transmettre, sous forme numérisée, la liste des conducteurs en responsabilité, à un moment donné, d'un véhicule de société, d'administration ou d'association. À charge pour le conducteur ainsi suivi, de désigner le cas échéant un autre conducteur, par le processus classique d'une DAC. Cette solution pourrait permettre de progresser de manière pragmatique. Elle serait susceptible de résoudre des difficultés pratiques pour les détenteurs de flotte importante. Elle pourrait recevoir l'appui de la délégation à la sécurité et à la circulation routière (DSCR) qui est engagée dans une politique conventionnelle avec de nombreux acteurs privés ou publics de la sécurité routière.

5.1.3. La solution administrative : l'obligation de déclarer le conducteur principal sur le certificat d'immatriculation

Toutefois cette solution ne réglerait pas la question de l'imputabilité des véhicules des petites et moyennes entreprises dont beaucoup pourraient ne pas être enclines à se doter d'un logiciel de gestion de flotte. Cette solution réglerait encore moins la situation des TPE.

La mission propose donc de mettre à l'étude une solution complémentaire consistant à compléter la documentation des certificats d'immatriculation des véhicules en faisant figurer la notion de principal conducteur (cas général) ou de véhicule conventionné (cas des flottes ayant souscrit un accord avec l'ANTAI). Dans les deux cas l'ANTAI enverrait directement l'ACO au conducteur désigné (de manière générale ou ponctuelle) ; à charge pour celui-ci, le cas échéant, de désigner un autre conducteur selon la procédure habituelle de DAC. Il serait évidemment souhaitable, au moins dans le premier cas, de faire figurer sur le certificat d'immatriculation le numéro du permis de conduire du conducteur responsable, ce qui supprimerait ipso facto l'une des difficultés présentées par l'interface des fichiers.

Notons que, s'agissant des véhicules loués sur une longue durée, deux données sont remplies dans le champ du SIV : celles concernant le propriétaire et celles concernant le loueur. Précisons aussi que le contenu du certificat d'immatriculation relève du domaine réglementaire et que sa définition est donc à la main du ministre de l'Intérieur.

Toutefois en ajoutant dans le SIV de nouvelles données personnelles, il va de soi que l'avis de la Commission nationale informatique et liberté (CNIL) devrait être recueilli.

5.1.4. Adaptation pragmatique ou exigence d'arbitrage ?

La solution conventionnelle est une simple adaptation pragmatique de l'existant. A contrario les solutions répressive ou administrative nécessitent un arbitrage.

5.2. AMÉLIORER LE FONCTIONNEMENT DES SERVICES

La gestion des infractions routières et leur prise en compte dans les droits à conduire reposent sur le bon fonctionnement d'une chaîne pénale, le bon fonctionnement d'une chaîne administrative ainsi que sur la bonne articulation de ces deux chaînes

5.2.1. Un système qui a su évoluer depuis 2003

Le nombre des infractions commises et la mise en place d'un système de contrôle automatisé pour les poursuivre implique la mise en place de lourdes procédures de gestion des données : Cassiopée et WinOMP pour la Justice, ANTAI pour l'interministériel, SIV/FNI et SNPC pour l'Intérieur.

Globalement, le système mis en place à partir de 2003 a su répondre aux attentes de ses promoteurs :

- les infractions prises en charge au titre du CSA sont passés de 103 889 en 2003 à 9 138 758 en 2010⁴³ ;
- le nombre des points retirés est passé de l'ordre de 3 millions à plus de 10 millions.

Une telle évolution a été rendue possible par la mise en place de logiciels nouveaux et la modernisation de logiciels plus anciens, dans le cadre d'un système de répression des infractions routières, considéré comme une priorité politique, et bénéficiant, à partir de 2005/2006, d'un compte d'affectation spéciale (CAS) permettant de réutiliser une partie des amendes du système automatisé pour financer son maintien à niveau.

5.2.2. Des imperfections à corriger par un meilleur management

La mission a néanmoins diagnostiqué deux séries d'imperfections :

- des difficultés d'interface entre les fichiers, difficultés pour lesquelles elle a fait des propositions nombreuses d'améliorations (parties II à IV) ;
- un double cloisonnement entre services différents, mais également à l'intérieur de chaque service, entre les administratifs d'une part, et les informaticiens, généralement des prestataires extérieurs, d'autre part.

Très concrètement sur ce dernier point, la mission a rencontré beaucoup d'agents, y compris au niveau de la hiérarchie intermédiaire, qui ignoraient d'où partaient et où arrivaient les données qu'ils enregistraient, en particulier à Lognes chez certains agents du FNPC.

De même il peut arriver que les services informatiques apparaissent comme une « boîte noire », sans que les différents acteurs sachent très bien ce qui se passe à l'intérieur. Or derrière le « code erreur » par lequel la machine prévient qu'elle a refusé de prendre en compte une donnée, il y a souvent une situation pratique qu'il est possible d'améliorer à condition de chercher à la comprendre. Ainsi 1 million de messages d'erreurs sont renvoyés

⁴³ Non compris les 10 058 contraventions de 5^e classe.

du SNPC vers l'ANTAI sans traitement ultérieur ni échange d'un service vers l'autre (et réciproquement).

La mission formule donc les préconisations exposées ci-après.

– Sinon un véritable décloisonnement des services, du moins un effort de gestion consistant à les faire échanger entre eux et à se rencontrer. Il ne paraîtrait pas aberrant à la mission que certains agents de l'ANTAI ou de l'OMP visitent le SNPC à Lognes ou que certains agents, y compris d'exécution de Lognes, visitent le CNT de Rennes.

– De même les autorités administratives doivent renforcer leurs exigences de contrôle et de compréhension du travail des informaticiens. Chacun doit complètement comprendre ce que signifie un code erreur. Or la mission a mis plus de deux mois à obtenir des débuts d'éclaircissements sur certains points. Cela est surprenant à l'ANTAI qui dispose d'un état-major étoffé, avec deux directeurs-adjoint, un secrétaire général et un chef de cabinet. La mission salue néanmoins la mise en place récente d'un contrôleur de gestion et de qualité.

- Enfin, la mission a pu constater, en particulier à la DMAT, certaines insuffisances de la politique de gestion des ressources humaines du ministère. Certains cadres ont très honnêtement reconnu devant la mission qu'ils n'avaient guère d'expérience informatique avant de se trouver placés à la tête d'un service ou d'une mission où la bonne compréhension des systèmes d'information est pourtant essentielle. Il semble donc souhaitable de prendre en compte la technicité de certains postes pour y affecter des responsables et un nombre suffisant de leurs collaborateurs présentant des aptitudes à l'exploitation chiffrée des bases de données, ce qui n'est pas le cas actuellement. La gestion des postes à technicité informatique ne peut être considérée comme une simple variable d'ajustement des politiques d'affectation de personnel.

5.2.3. Des réformes de structure à poursuivre ?

La mise en place du contrôle sanction automatisée en 2003 a débouché sur la création de la DPICA (Direction de programme interministériel du contrôle automatisé), érigée ensuite (après amputation partielle) en établissement public sous le nom d'ANTAI en liaison avec l'apparition du PVE (procès-verbal électronique).

Dans le même temps, la modernisation et la sécurisation des titres (passeport électronique, carte nationale d'identité électronique, nouveau certificat d'immatriculation des véhicules, prochain permis de conduire européen) s'est accompagnée de la création d'un établissement public l'ANTS (Agence nationale des titres sécurisés).

La délégation à la sécurité et à la circulation routière (DSCR) s'est aussi rapprochée du périmètre du ministère de l'Intérieur, notamment à l'occasion de la réorganisation ministérielle de 2011.

La sous-direction de la circulation et de la sécurité routière (SDCSR) a aussi été concernée par des changements :

- elle a quitté le giron de la DLPAJ pour rejoindre celui de la DMAT ;
- elle a bénéficié des crédits du compte d'affectation (CAS) pour faire face aux dépenses de fonctionnement induites par le CNT et pour moderniser partiellement le SNPC.

Il est permis de s'interroger pour savoir s'il ne conviendrait pas de tirer les conséquences de la création des nouveaux établissements publics.

Ainsi la mission suggère d'étudier les hypothèses proposées ci-après.

Un rattachement de certains services juridiques et statistiques de la SDCSR à la DSCR en charge de la politique routière. Si la future organisation ministérielle maintenait le rattachement de la sécurité routière au ministre de l'Intérieur, il serait clairement opportun de réfléchir à une limitation des doublons — en termes de logistique et de statistique — entre la DSCR et la SDCSR. Sans tomber dans les travers du meccano administratif, une mission d'étude pourrait être utilement conduite sur l'idée de création d'une direction unique de la sécurité routière.

Avec l'aboutissement du projet FAETON, l'ANTS se trouvera en charge de la gestion de ce fichier et du SIV. Dès lors, le management de ces fichiers doit être clarifié. En effet, il y a actuellement quatre acteurs : la SDCSR, la mission titre sécurisée de la DMAT, la DSIC et l'ANTS. Cette diversité d'acteurs aux compétences insuffisamment définies ne facilite pas le règlement des problèmes de rejets des fichiers et la mise en œuvre des évolutions informatiques nécessaires.

5.2.4. Une tutelle ministérielle à assurer

L'ANTAI joue un rôle important ; c'est un établissement public autonome qui voit son périmètre s'étendre ; son autonomie de fonctionnement est un élément de sa réussite. A condition toutefois que cette autonomie s'accompagne d'une parfaite information de son conseil d'administration et de son autorité de tutelle, la DMAT. Les grandes données chiffrées de l'activité de l'ANTAI et leur évolution doivent être régulièrement communiquées. En ces matières la transparence est le gage de la confiance.

Le contrat d'objectif de l'ANTAI devrait s'attacher non seulement aux aspects financiers du dispositif mais aussi à son impact en termes de retraits de points (et d'équité dans ce retrait) : à la fois dans un but de sécurité routière et d'acceptabilité du dispositif.

La question de l'autorité de tutelle se pose aussi : à certains égards la légitimité de la DSCR pourrait paraître mieux établie que celle de la DMAT.

5.3. VEILLER À MAINTENIR L'ACCEPTABILITÉ DU SYSTÈME

La mise en place du CSA a conduit à multiplier par cinq le nombre des infractions routières constatées (hors stationnement) et par trois le nombre de points retirés. Si un tel

renforcement de la répression a été possible c'est parce que la mise en oeuvre du projet a conduit à une régression significative du nombre des victimes de la route et s'est accompagnée d'efforts d'information des usagers :

- signalisation des radars, au moins jusqu'en 2010 ;
- mise en place du paiement électronique ;
- mise en place d'un service d'information téléphonique ;
- mise en place du service télé points (consultation de sa situation personnelle sur Internet).

L'extension du dispositif CSA (radars-tronçons, feux d'arrêt) et la mise en place du PVE gagneraient à être accompagnées d'une amélioration des services rendus à l'utilisateur, fut-il un contrevenant routier. Si les méthodes répressives font appel aux nouvelles technologies, il paraît logique que l'information de l'utilisateur en bénéficie aussi.

5.3.1. Une meilleure information des usagers

Les règles du retrait de points sont assez complexes. Il est légitime que l'utilisateur puisse assez facilement connaître sa situation. Il peut le faire aujourd'hui de deux manières :

- en s'adressant à une préfecture qui lui communique le solde de ses points, voire, s'il précise sa demande, un décompte complet des événements le concernant (retraits et restitutions de points) ;
- l'utilisateur peut aussi obtenir le solde de son compte, mais non le détail, en consultant télé points.

Il semble nécessaire à la mission d'aller plus loin.

- En permettant à l'utilisateur de télécharger son relevé complet de situation. Puisqu'il s'agit de ses données personnelles, il doit pouvoir y accéder facilement, c'est à dire aujourd'hui directement depuis Internet. L'argument évoqué par la SDSCR, selon lequel le caractère pénal de certaines informations rendrait cette solution impossible, paraît peu recevable, à partir du moment où est mis en place un code d'accès sécurisé.
- De même la mise en place d'un centre d'information téléphonique paraît souhaitable pour aider l'utilisateur à mieux comprendre sa situation. Rappelons qu'en 2003, c'est la mise en place, en urgence, d'un centre d'appels qui a permis au CSA de surmonter ses premières difficultés.
- Bien entendu, ces mesures ont un coût. Mais elles étaient déjà recommandées par la mission interministérielle de 2005 à l'origine de la création du CAS, dont il n'est pas illégitime que les crédits servent aussi à la bonne information des usagers, importante en termes d'acceptabilité et de pédagogie.

5.3.2. S'assurer de la qualité et de l'efficacité des stages

Concrètement, la mécanique des retraits de points se traduit souvent par un stage de récupération de points. Les politiques de classements sous conditions renvoient aussi vers des stages. Ceci pose la question de la qualité des stages.

Il semble que pour des raisons économiques, la majorité des stages soit essentiellement verbale (cours, « PowerPoint » et discussion collective).

Du côté des usagers, il y a souvent la recherche du moindre prix.

Du côté des fournisseurs, il peut aussi y avoir la recherche de la meilleure marge et donc du moindre coût.

Or, un précédent rapport de l'IGA, consacré au « Risque routier dans la fonction publique », avait noté la meilleure efficacité, en prévention en tout cas, des stages permettant une prise de conscience existentielle (et pas seulement verbale) des risques à partir d'exercices sur piste ou sur simulateurs.

La mission suggère donc à la DSCR de réfléchir à une évaluation de la valeur des stages de récupération de points au-delà de leur aspect « punitif ». Le problème se pose d'autant plus que la législation permet désormais d'effectuer un stage par an et qu'il faudrait peut-être envisager des stages différents pour les « clients » à répétition.

CONCLUSION

La lettre de mission demandait notamment de répondre à la question suivante : y aurait-il lieu de recommander une mission interministérielle avec le ministère de la justice ? A cette question précise, la réponse est non. La mission a pu éclaircir de nombreux points grâce à l'efficace collaboration des services du ministère de la justice et des magistrats rencontrés.

Il restera évidemment à la Chancellerie d'apprécier s'il y a lieu de revoir la politique pénale s'agissant du classement sous conditions de certaines infractions routières ; classements sous condition dont la mission a souligné les inconvénients. Il s'agit d'ailleurs là d'une question ancienne déjà évoquée par M. Rémy Heitz à l'époque (2003/2006) où ce magistrat dirigeait la délégation interministérielle à la sécurité routière (DISR) et la DSCR. Un sujet interministériel qui pourrait être remis à l'ordre du jour par l'actuel DISR/DSCR.

Reste que, pour l'essentiel, les solutions proposées par la mission pour réduire l'écart entre le nombre d'infractions commises et le nombre de décisions de retraits de points - peuvent être directement mises en œuvre par les services du ministère de l'intérieur, l'ANTS et l'ANTAI.

Le tour d'horizon effectué par la mission montre que d'autres missions ministérielles ou interministérielles pourraient néanmoins être utiles.

– Ainsi la logique du permis à points est de permettre à l'utilisateur contrevenant de reconstituer son capital de points en suivant des stages. Mais, en dehors de leur aspect punitif, la question de l'efficacité des stages pourrait mériter un examen. Une précédente mission de l'IGA sur « la prise en compte du risque routier dans la fonction publique » avait observé les faits suivants : en matière de prévention, les stages permettant à une prise de conscience existentielle et expérimentale (sur circuit, sur appareil ou sur simulateur) du risque routier semblent davantage formateurs que les stages purement verbaux. Or il semble que pour des raisons économiques (prix bas pour l'utilisateur, marge meilleure pour l'organisateur) les stages de récupération de points soient essentiellement verbaux. Une mission ponctuelle (IGA/CGEDD) d'évaluation de l'efficacité des stages de récupération de points pourrait être envisagée. D'autant que ce dispositif n'est pas non plus sans impact sur l'acceptabilité du système global de répression routière.

– Grâce notamment au compte d'affectation spéciale (CAS), le CSA a connu un développement important dont témoignent le nombre des ACO envoyés ainsi que l'apparition de nouvelles méthodes de contrôle (radars d'arrêt et radar tronçons). On ne peut toutefois exclure le risque que le CSA arrive dans la zone des rendements décroissants, soit en termes financiers, soit en termes de sécurité routière. De 2001 à 2008 la mortalité sur les routes françaises est passée de 8 253 à 4 275. Mais de 2008 à 2011, elle se situe sur un palier très faiblement incliné : de 4 275 à 3 970 morts par an. Compte tenu des enjeux et aussi des imperfections du système (le rapport entre le nombre d'ACO et le nombre de messages d'infractions (MIF) n'a pas sensiblement évolué depuis 2005, une vaste mission d'audit du système pourrait être conduite,

comme en 2005, en associant quatre inspections (Intérieur, Justice, Finances, Environnement).

– Une mission plus large (IGA/CGEDD) pourrait aussi se poser la question de la relance de la politique de sécurité routière, en inventoriant et en évaluant de nouvelles pistes pour lui permettre de franchir ce qui semble être le plancher de verre des 4 000 morts.

Jean-Yves LE GALLOU
Inspecteur général de l'administration

Jean COLIN
Inspecteur général de l'administration

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 : LETTRE DE MISSION

ANNEXE 2 : ORDRE DE MISSION

ANNEXE 3 : LISTE DES PERSONNES RENCONTRÉES OU CONSULTÉES

**ANNEXE 4 : TABLEAU GÉNÉRAL DES DONNÉES CHIFFRÉES : ÉTUDE SUR LES
INFRACTIONS ENTRAÎNANT RETRAIT DE POINTS - ANNÉE 2010**

ANNEXE 5 : TABLEAU PARTICULIER DES DONNÉES CHIFFRÉES

ANNEXE 6 : ETUDE SUR LES REJETS DU SNPC

ANNEXES

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 : LETTRE DE MISSION

ANNEXE 2 : ORDRE DE MISSION

ANNEXE 3 : LISTE DES PERSONNES RENCONTRÉES OU CONSULTÉES

**ANNEXE 4 : TABLEAU GÉNÉRAL DES DONNÉES CHIFFRÉES : ÉTUDE SUR LES
INFRACTIONS ENTRAÎNANT RETRAIT DE POINTS - ANNÉE 2010**

ANNEXE 5 : TABLEAU PARTICULIER DES DONNÉES CHIFFRÉES

ANNEXE 6 : ETUDE SUR LES REJETS DU SNPC

ANNEXE N° 1
LETTRE DE MISSION



Liberté. Egalité Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

*L' ministre de l'intérieur, de l'outre mer,
des collectivités locales et de l'immigration,*

Paris le 12 octobre 2011

NOTE

**A l'attention de Monsieur le chef de l'Inspection générale de
l'administration**

Objet : **Rapport** entre le nombre d'infractions constatées et le nombre d'infractions générant un retrait de points.

Mes services sont chargés de centraliser les infractions relevées par les forces de sécurité (police et gendarmerie nationales), Par ailleurs, ils établissent un bilan régulier du permis à points.

Le rapprochement de ces différentes statistiques démontre que le nombre d'infractions générant un retrait de points est très nettement inférieur au nombre d'infractions constatées par les forces de sécurité et qui auraient dû générer un retrait de points. Cette tendance s'observe pour l'ensemble des délits et des contraventions, qu'ils soient relevés ou non par le contrôle-sanction-automatisé (CSA).

Pour le CSA, il convient par ailleurs de distinguer les messages d'infractions envoyés par les radars, les avis de contraventions envoyés, les amendes forfaitaires et amendes forfaitaires majorées effectivement payées et les retraits de points générés.

Cette situation impliquerait une analyse approfondie du fonctionnement des services chargés de la constatation des infractions, des officiers du ministère public (OMP), des centres d'encaissement des amendes et des données transmises au Fichier National du Permis de Conduire (FNPC).

Dans cette perspective, je vous remercie de bien vouloir m'établir, dans un délai de trois mois, un état des lieux précis. Vous évalueriez à la lumière de ce constat si une mission interministérielle paraît justifiée pour préconiser les mesures qui s'avèreraient nécessaires ainsi que les partenaires qu'il conviendrait d'y associer le cas échéant.

Claude GUEANT



ANNEXE N° 2
ORDRE DE MISSION

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

N° 11-087

INSPECTION GENERALE DE L'ADMINISTRATION

ORDRE DE MISSION

Pour

Monsieur Jean COLIN
Inspecteur général de l'administration

Monsieur Jean-Yves LE GALLOU
Inspecteur général de l'administration.

Par note du 12 octobre 2011, dont vous trouverez copie, ci-jointe, le ministre de l'Intérieur, de l'Outre-mer, des Collectivités territoriales et de l'Immigration a demandé à l'inspection générale de l'administration de mener une mission relative au permis à points.

La mission s'attachera à dresser un état des lieux précis afin d'expliquer le rapport entre le nombre d'infractions constatées et le nombre d'infractions générant un retrait de points. Sur la base de ce bilan, la mission évaluera si une mission interministérielle est justifiée pour préconiser les mesures qui s'avèreraient nécessaires.

Je vous charge de cette mission. Votre rapport est à rendre dans un délai de trois mois.

Fait à Paris, le 2 NOV. 2011

Le Chef du service
l'administration



Michel SAPPIN
Michel SAPPIN

de l'inspection générale de

ANNEXE N° 3
LISTE DES PERSONNES RENCONTRÉES OU CONSULTÉES

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Direction de la modernisation et de l'action territoriale (DMAT)

Monsieur Jean-Benoît ALBERTINI, préfet, secrétaire général adjoint, directeur de la modernisation et de l'action territoriale

Monsieur Yves LE BRETON, adjoint au directeur

DMAT - Mission des titres sécurisés

Monsieur Patrick LEVAYE, chef de la mission

Colonel Marc DELAGNEAU, adjoint au chef de la mission

DMAT - Sous-direction de la circulation et de la sécurité routière (SDCSR)

Madame Anne LEBRUN, sous-directeur de la circulation et de la sécurité routière

Monsieur Yves BENTOLILA, adjoint au sous-directeur

SDCSR - Fichier national du permis de conduire (FNPC)

Monsieur Guillaume AUDEBAUD, chef du fichier national du permis de conduire

Madame Églantine FRAISSE, adjointe au chef du FNPC

Monsieur Philippe JUILLET, chargé de mission auprès du FNPC

Madame Fabienne FONTAS, chef de section en charge du permis à points

Madame Dominique GALAS, adjointe au chef de section en charge de la fiabilisation des bases de données

Madame Myriam SORGUES, chef de section en charge de la section gestion/contrôle du permis à points

SDCSR - Bureau de la sécurité et de la réglementation routière

Monsieur Fabrice DINGREVILLE, chef de bureau

Chef d'escadron Fabrice JAUFFRED, chargé de mission sécurité routière

Capitaine Guillaume GUILLET, chef de la section sécurité routière

SDCSR - Bureau des usagers de la route et de la réglementation des véhicules

Monsieur Emmanuel BOUYET, chef de bureau

Direction des libertés publiques et des affaires juridiques (DLPAJ)

Madame Pascale LEGLISE, sous-directeur du conseil juridique et du contentieux

Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR)

Monsieur Jean-Luc NÉVACHE, préfet, délégué interministériel à la sécurité routière, délégué à la sécurité et à la circulation routière

Monsieur Marc MEUNIER, sous-directeur de l'éducation routière

Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN)

Colonel Thierry CAER, chef de l'unité de coordination de la lutte contre l'insécurité routière (UCLIR)

Chef d'escadron Philippe BARTOLO, UCLIR

Monsieur Gilbert LAFFARGUE, commandant de police, UCLIR

MINISTÈRE DE LA JUSTICE

Direction des affaires criminelles et des grâces

Madame Valérie COURTALON, magistrat, chef du bureau de la politique d'action publique générale

Madame Cécile RACKETTE, magistrat auprès du bureau de la politique d'action publique générale

Monsieur Francis LE GUNEHEC, magistrat, chef du bureau de la législation pénale générale

Direction des services judiciaires

Monsieur Éric CORBEAUX, sous-directeur de la performance et des méthodes

Tribunal de grande instance de Rennes

Monsieur Thierry POCQUET DU HAUT-JUSSE, procureur, en charge du contrôle automatisé

AGENCES

Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI)

Monsieur Philippe REY, préfet, président du conseil d'administration de l'ANTAI

Monsieur Jean-Jacques DEBACQ, préfet, directeur de l'ANTAI

Monsieur Pascal FATON, adjoint au directeur

Monsieur Pierre VERDON, responsable du pôle traitement automatisé — RSSI —

Madame Marielle ABBONDANDALO, responsable de la cellule qualité, performance et audit

Monsieur Jérôme AYASSE, société STERIA, consultant AMOA pour l'ANTAI

Monsieur Laurent WALLET, société STERIA, consultant AMOA pour l'ANTAI

Centre national de traitement de Rennes" (CNT)

Monsieur Michel LE CAVORZIN, commissaire principal, administrateur du CNT

Monsieur Gabriel BREIT, directeur du développement (ATOS)

Monsieur Olivier FOCQUEUR, directeur de la production et du contrôle (ATOS)

Capitaine Laurent LE GUYADER, chef du CACIR

Monsieur Laurent REMOVE, adjoint au chef du CACIR

Madame Marie-Laure ARNAUD-GUIDOUX, commissaire de police, chef du service de l'officier du ministère public (OMP)

Monsieur Gérard LEMARCHAND, société DOCAPOST

⁴ Figurent dans cette rubrique l'ensemble des personnes rencontrées travaillant sur le site, mais relevant d'autorités différentes (Intérieur, Justice, prestataires).

Agence nationale des titres sécurisés (ANTS)

Monsieur Bertrand MARÉCHAUX, préfet, directeur de l'ANTS

Monsieur Jean-Pierre BARBÉRIS, *chief executive officer* de la société Experts & Partners

MINISTÈRE DES FINANCES

Trésorerie du contrôle automatisé

Monsieur Claude FAVREAU, comptable public en charge de la trésorerie du contrôle automatisé

Madame Christine PESTKA, chef de division recouvrement de la trésorerie du contrôle automatisé

DÉPARTEMENT DE CÔTE-D'OR

Préfecture de Côte-d'Or

Monsieur Julien MARION, secrétaire général de la préfecture

Monsieur Arnaud SCHAUMASSE, sous-préfet, directeur de cabinet

Madame Nathalie AUBERTIN, directrice de la citoyenneté

Madame Françoise EYMANN, chef du bureau des titres

Monsieur Pierre-Emmanuel DUBOIS, chef du pôle permis de conduire

Mesdames Catherine VICTOR et Christiane CHAVANELLE, pôle permis de conduire

Tribunal de grande instance de Dijon

Monsieur Gilles ROLLAND, président du TGI

Monsieur Eric LALLEMENT, procureur de la République

Madame DESCLERC, greffière en chef des services de la chaîne pénale du TGI

Mesdames MONNOT, MOREAU et GARET-LEMPERLE, fonctionnaires au service de l'exécution des peines et du bureau de l'exécution au parquet de Dijon

Madame PAHLER, fonctionnaire au tribunal de police de Dijon

DÉPARTEMENT DE LA DRÔME

Préfecture de la Drôme

Madame Charlotte LECA, secrétaire générale

Monsieur Jean DE BARJAC, directeur de la réglementation et des libertés publiques

Madame Nathalie EISENBERG, chef de la section des permis de conduire

Madame Clarisse AMOURANI, agent de la section des permis de conduire

Tribunal de grande instance de Valence

Monsieur Thierry GHERA, président du TGI

Monsieur Antoine PAGANELLI, procureur de la République

DÉPARTEMENT DE LA MEURTHE-ET-MOSELLE

Préfecture de Meurthe-et-Moselle

Monsieur Raphaël BARTOLT, préfet

Monsieur Jean-François RAFFY, secrétaire général

Madame Antoinette AUDIA, directrice des libertés publiques

Madame Laurence PIEKARSKI, chef du bureau des usagers de la route

Madame Ghislaine RABOT, direction des libertés publiques

Madame Virginie HAINE, sous-préfecture de Briey

Tribunal de grande instance de Nancy

Monsieur Jean-Yves DAVID, représentant de la présidente du TGI

Monsieur Yvon CALVET, procureur de la République par intérim

Monsieur Philippe NATIVEL, vice-procureur chargé de l'exécution des peines

Madame Béatrice BROSSARD, procureur adjoint

Madame Véronique RAYON, directrice du greffe

Madame Sandra MUNIER, greffière en chef de la chaîne pénale

Madame Patricia LECLERC, adjoint administratif

Tribunal de police de Nancy

Monsieur Christophe SIMONNET, chef du secrétariat de l'OMP de Nancy

Ecart entre les contraventions envoyées par l'ANTAI au FNPC et <u>celles traitées par FNPC</u>		-100 956	2%
Univers du FNPC venant du CSA			
Contraventions reçues par le FNPC (via ATOS)	5 495 877		
Rejets car date de naissance incohérente	-74 482	2%	
Rejets car caractère invalide détecté dans l'adresse	-6 128	0%	
Rejets car caractère invalide détecté dans l'état-civil	-2 805	0%	
Rejets car caractère invalide détecté dans lieu infraction	-1 068	0%	
Rejets car date infraction postérieure à date de décès	-134	0%	
Rejets car sanction enregistrée à même date et même heure	-263	0%	
Rejets car problème d'accès au fichier	-1 535	0%	
Rejets car aucun dossier associé à l'état-civil	-804 376	18%	
Rejets car plusieurs dossiers correspondant à l'état civil	-55 730	1%	
Rejets car contrôle des sanctions impossibles	-3	0%	
Rejets car nombre de sanctions au dossier supérieur à 50	-296	0%	
Rejet car dossier verrouillé	-5	0%	
<i>Sous-total soies autres que aucun dossier associé à l'état-civil</i>	<i>-142 449</i>	<i>3%</i>	
<i>Sous-total rejets autres que los 3 motifs principaux</i>	<i>-12 237</i>	<i>0%</i>	
Total des rejets au niveau du FNPC	-946 825	21%	
Taux de rejets par rapport aux contraventions reçues (via ATOS)			17%
Total des rejets entre ACO envoyés et décisions de retrait de points	-4 589 706	-100%	
Total des contraventions (2ème à 4ème classe) relevées par le CSA et entraînant retrait de points	4 549 052		

Ecart entre les contraventions (2 à 4ème classe) constatées par les <u>services (hors CSA) et celles reçues par le FNPC</u>		-412 494	64%
Univers du FNPC venant des OMP			
Contraventions (2 à 4ème classe) reçues par le SNPC via WinOMP	2 043 629		
Rejet car code OMP non renseigné	-96	0%	
Rejet car numéro de permis invalide	-34 693	5%	
Rejet car état-civil Incomplet	-2 504	0%	
Rejets car date de naissance incohérente	-6 652	1%	
Rejets car caractère invalide détecté dans l'adresse	-633	0%	
Rejet car lieu d'infraction non renseigné	-76	0%	
Rejet car code NATINF saisi en double	-47	0%	
Rejet car date de décision < à date d'infraction	-366	0%	
Rejet car date paiement/jugement définitif non renseignée	-59	0%	
Rejet car date paiement/jugement définitif incohérente	-40	0%	
Rejet car date paiement/jugement définitif < à date décision	-93	0%	
Rejets car caractère invalide détecté dans l'état-civil	-2 800	0%	
Rejet car durée sursis > à durée sanction initiale	-6	0%	
Rejet car code OMP inconnu	-106	0%	
Rejets car code NATINF inconnu ou périmé à date définitive	-1 048	0%	
Rejet car coût en points de l'infraction nul	-130	0%	
Rejets car date infraction postérieure à date de décès	-9	0%	
Rejets car sanction enregistrée à même date et même heure	-30 426	5%	
Rejets car problème d'accès au fichier	-1 233	0%	
Rejets car aucun dossier associé à l'état-civil	-84 952	13%	
Rejets car plusieurs dossiers correspondant à l'état civil	-1 555	0%	
Rejet car dossier non trouvé dans ceux retournés par ETCV	-3 156	0%	
Rejets car nombre de sanctions au dossier supérieur à 50	-85	0%	
Rejet car enchaînement décisions non géré par l'interface	-235	0%	
Rejet car décision initiale, enchaînement interdit	-2 675	0%	
Rejet car décision modificative de 77, non gérée dans l'interface	-3	0%	
Dossier trouvé, nom phonétisés différents	-55 360	9%	
Rejet car dossier verrouillé	-5	0%	
<i>Sous-total soies autres que aucun dossier = l'ad à l'état-civil</i>	<i>-144 091</i>	<i>22%</i>	
Total des rejets au niveau du FNPC	-229 043	36%	
Taux de rejet par rapport aux contraventions reçues (via WinOMP)			11%
Ecarts entre infractions relevées et décisions de retrait de points	-641 537	100%	
Total des contraventions (2 à 4ème classe) relevées par les services (hors CSA) ayant entraîné retrait de points	1 814 586		

Ecart entre les infractions constatées (C. 5ème classe et délits) et les décisions de justice reçues par les <u>préfectures</u>		-238 564	
Synthèse univers du SNPC			
Contraventions 5ème classe et délits reçus par le FNPC	7 539 506		
Rejet car code OMP non renseigné	-96		
Rejet car numéro de permis invalide	-34 693		
Rejet car état-civil incomplet	-2 504		
Rejets car date de naissance incohérente	-81 134		
Rejets car caractère invalide détecté dans redresse	-6 761		
Rejet car lieu d'infraction non renseigné	-76		
Rejet car code NATINF saisi en double	-47		
Rejet car date de décision < à date d'infraction	-366		
Rejet car date paiement/jugement définitif non renseignée	-59		
Rejet car date paiement/jugement définitif incohérente	-40		
Rejet car date paiement/jugement définitif < à date décision	-93		
Rejets car caractère invalide détecté dans l'état-civil	-5 605		
Rejet car durée sursis > à durée sanction initiale	-6		
Rejet car code OMP inconnu	-106		
Rejets car code NATINF inconnu ou périmé à date définitive	-2 116		
Rejet car coût en points de l'infraction nul	-130		
Rejets car date infraction postérieure à date de décès	-143		
Rejets car sanction enregistrée à même date et même heure	-30 689		
Rejets car problème d'accès au fichier	-2 768		
Rejets car aucun dossier associé à l'état-civil	-889 328		
Rejets car plusieurs dossiers correspondant à l'état civil	-57 285		
Rejet car dossier non trouvé dans ceux retournés par ETCV	-3 156		
Rejets car contrôle des sanctions impossibles	-3		
Rejets car nombre de sanctions au dossier supérieur à 50	-381		
Rejet car enchaînement décisions non géré par l'interface	-235		
Rejet car décision initiale, enchaînement interdit	-2 675		
Rejet car décision modificative de 77, non gérée dans l'interface	-3		
Dossier trouvé, nom phonétisés différents	-55 360		
Rejet car dossier verrouillé	-10		
<i>Sous-total rejets autres que aucun dossier associé à l'état-civil</i>	<i>-286 540</i>		
Total des rejets au niveau du FNPC	-1 175 868		
Taux de rejet par rapport au total des contraventions reçues			16%
Total des rejets entre ACO envoyés et décisions de retrait de points	-5 231 243		
Total général des contraventions (2 à 4ème classe) ayant entraîné retrait de points	6 363 638		

définitivement 6 484 626

Total général des infractions ayant entraîné un retrait de points		
Total des contraventions (2ème à 4ème classe) relevées par le CSA et entraînant retrait de points	4 549 052	
Total des contraventions de 5ème classe et délits ayant entraîné un retrait de points	125 988	
Total des contraventions (2 à 4ème classe) relevées par les services (hors CSA) ayant entraîné retrait de points	1 814 586	
Total général des infractions ayant entraîné un retrait de points*	6 489 626	
Pourcentage par rapport au nombre de faits (MIF pour le CSA)		31%
Pourcentage par rapport au nombre d'infractions (ACO pour le CSA)		54%

ANNEXE N° 5
TABLEAU PARTICULIER DES DONNÉES CHIFFRÉES

Calcul du pourcentage des infractions constatées classées sans suite

Total des infractions constatées entrant dans le champ d'application du permis à points	12 027 010
Ecart entre les infractions constatées (C. 5e cl. et délits) et les décisions de justice reçues par les préfetures	-238 564
Ecart entre les contraventions (2e à 4e cl.) constatées par les services (hors CSA) et celles reçues par le FNPC	-412 494
Transmission aux OMP locaux (qui s'ajoutent à l'écart ci-dessus)	-25 768
Rejets au niveau de l'OMP car véhicules ne nécessitant pas de permis B	-5 800
Rejets au niveau de l'OMP car classement	-9 232
Rejets au niveau de l'OMP car classement sans suite	-7 118
Rejets au niveau de l'OMP car Annulation ACO	-2 784
Total	-701 760
Pourcentage des infractions constatées classées sans suite	-6%

Calcul du pourcentage des infractions constatées commises par des conducteurs étrangers

Total des infractions constatées entrant dans le champ d'application du permis à points	12 027 010
Rejets au niveau de l'OMP car véhicules étrangers	-80 759
Rejets au niveau de l'OMP car conducteurs désignés étrangers	-22 422
En attente car DAC étrangers	-130 283
Total	-233 464
Pourcentage des infractions constatées commises par des conducteurs étrangers	-2%

Calcul du pourcentage des infractions constatées commises par des conducteurs de véhicules de personnes morales, non désignés

Total des infractions constatées entrant dans le champ d'application du permis à points	12 027 010
Rejets car véhicule de société	-1 396 205
Pourcentage des infractions constatées commises par conducteurs véhicules personnes morales, non désignés	-12%

Calcul du pourcentage des infractions constatées ne débouchant pas sur un retrait de point par cause d'interfaçage des fichiers

Total des infractions constatées entrant dans le champ d'application du permis à points	12 027 010
Rejets au niveau de l'OMP car champ « nom/prénom » non décomposable	-185 114
Rejets au niveau de l'OMP car n'habite pas à l'adresse indiquée (ACO ou AFM)	-137 851
Rejets au niveau de l'OMP car civilité non valide	-70 895
Rejets par l'ANTAI avant envoi au SNPC car nom/prénom	-137 507
Rejets par l'ANTAI avant envoi au SNPC car date de naissance	-29 957
Rejet par l'ANTAI avant envoi au SNPC car moins de 16 ans	-1 571
Rejet par l'ANTAI avant envoi au SNPC car M et/ou Mme	-581 128
Rejet par l'ANTAI avant envoi au SNPC car autre problème de civilité	-35 300
Rejet par l'ANTAI avant envoi au SNPC car autre cas non précisés	-2 245
Rejet car code OMP non renseigné	-96
Rejet car numéro de permis invalide	-34 693
Rejet car état-civil incomplet	-2 504
Rejets car date de naissance incohérente	-81 134
Rejets car caractère invalide détecté dans l'adresse	-6 761
Rejet car lieu d'infraction non renseigné.	-76
Rejet car code NATINF saisi en double	-47
Rejet car date de décision < à date d'infraction	-366
Rejet car date paiement/jugement définitif non renseignée	-59
Rejet car date paiement/jugement définitif incohérente	-40

Rejet car date paiement/jugement définitif < à date décision	-93
Rejets car caractère invalide détecté dans l'état-civil	-5 605
Rejet car durée sursis > à durée sanction initiale	-6
Rejet car code OMP inconnu	-106
Rejets car code NATINF inconnu ou périmé à date définitive	-2 116
Rejet car coût en points de l'infraction nul	-130
Rejets car date infraction postérieure à date de décès	-143
Rejets car sanction enregistrée à même date et même heure	-30 689
Rejets car problème d'accès au fichier	-2 768
Rejets car aucun dossier associé à l'état-civil	-889 328
Rejets car plusieurs dossiers correspondant à l'état civil	-57 285
Rejet car dossier non trouvé dans ceux retournés par ETCV	-3 156
Rejets car contrôle des sanctions impossibles	-3
Rejets car nombre de sanctions au dossier supérieur à 50	-381
Rejet car enchaînement décisions non géré par l'interface	-235
Rejet car décision initiale, enchaînement interdit	-2 675
Rejet car décision modificative de 77, non gérée dans l'interface	-3
Dossier trouvé, nom phonétisés différents	-55 360
Rejet car dossier verrouillé	-10
Total	-2 357 436
Pourcentage des infractions constatées ne débouchant pas sur un retrait par cause d'interfaçage des fichiers	-20%

Calcul du pourcentage des infractions constatées ne débouchant pas sur un retrait de point pour une autre raison

Total des infractions constatées entrant dans le champ d'application du permis à points	12 027 010
En attente de décision au niveau de l'OMP car dossiers bloqué au niveau de l'AFM, pas d'extinction action publique	-373 200
En attente de décision au niveau de l'OMP car dossiers NPAI AFM	-138 283
En attente de décision au niveau de l'OMP car dossiers éligibles à l'extinction de l'action publique, sans action OMP	-78 593
En attente de décision au niveau de l'OMP car autres cas	-64 004
Ecart entre décisions de justice et décisions de retrait de points	-67 577
Total	-721 657
Pourcentage des infractions constatées ne débouchant pas sur un retrait de point pour une autre raison	-6%

Calcul du pourcentage des infractions constatées soumises au SNPC, des conducteurs de véhicules de personnes morales, non désignés

Total des infractions soumises par l'ANTAI au SNPC entrant dans le champ d'application du permis à points	7 780 746
Rejets car véhicule de société	-1 396 205
Pourcentage des infractions soumises SNPC, commises par conducteurs véhicules personnes morales, non désignés	-18%

ANNEXE N° 6
ÉTUDE SUR LES REJETS DU FNPC

L'étude conduite par la mission a permis d'identifier un volume important de rejets lors de l'intégration des contraventions envoyées par l'ANTAI au SNPC via ATOS (946 825 en 2010 et 1 052 334 en 2011). Ces rejets sont identifiés et dénombrés selon leur code erreur, mais ils n'ont fait l'objet, jusqu'à présent, d'aucune étude particulière de la part du FNPC ni de l'ANTAI.

Afin d'approfondir les motifs conduisant à ces rejets, la mission a examiné un échantillon de 23 516 dossiers correspondant à un envoi journalier (fichier du 6 mars 2012 fourni par l'ANTAI). La synthèse des données numériques fait l'objet du tableau figurant en fin d'étude.

1. ANALYSE GLOBALE

Sur les 23 516 dossiers pris en compte, le SNPC a enregistré 19 909 décisions de retrait de points et rejeté 3 607 dossiers (15%). Ce taux de rejet correspond au taux global annuel des années précédentes (17% en 2010 et 16% en 2011).

Comme le montre le tableau en annexe, le taux de dossiers non pris en compte par le SNPC, selon la nature du rejet, correspond également assez fidèlement aux taux annuels des années antérieures, même si certains types de rejet ne figurent pas dans la sélection journalière observée, compte tenu de leur faible fréquence. Une analyse sur plusieurs jours par le FNPC permettrait de combler cette absence.

2. ANALYSE PAR TYPE DE REJET

Les différents types de rejet sont classés selon leur nombre décroissant. Le premier type (aucun dossier associé à l'état-civil) est de loin le plus important et nécessite une prise en compte prioritaire. Il résulte de la non coïncidence entre les données d'identité tirées du SIV et celles du SNPC⁴⁵. Le second (plusieurs dossiers correspondant à l'état-civil) est, pour partie, de la seule responsabilité du FNPC qui doit impérativement « nettoyer » son fichier des dossiers multiples. D'autres rejets (caractère invalide dans l'état-civil, ou dans l'adresse), moins importants en volume, sont en revanche très faciles à identifier et nécessitent une correction immédiate dans le SIV. En effet, il apparaît fortement dommageable que certaines personnes bénéficient d'une impunité permanente pour une simple erreur d'inscription dans le SIV. Il doit en être de même pour les autres motifs de rejets, sur lesquels la mission n'a pas pu se prononcer, mais qui devront faire l'objet d'une étude de la part du FNPC.

⁴⁵ La mise en relation entre les deux bases porte sur quatre données (nom, prénom, date de naissance, sexe) si l'une de ces données, issues du SIV, ne correspond pas à la donnée correspondante du SNPC, le dossier est rejeté. Il est à noter que le logiciel comprend un dispositif de reconnaissance phonétique qui devrait limiter les rejets.

2.1. Rejets car aucun dossier associé à l'état-civil

Il s'agit de la principale cause de non prise en compte de l'infraction dans le FNPC (90,6% des rejets) ce qui correspond aux chiffres des années antérieures (85% en 2010 et 90,4% en 2011).

La mission a recherché les anomalies qui pouvaient être détectées dans le fichier journalier fourni par l'ANTAI. Celles-ci portent sur :

- la présence d'un autre nom et prénom dans le champ prénom (67 dossiers) ;
- la présence d'un tiret dans le nom (15 dossiers) ou dans le prénom (669 dossiers) ;
- une erreur manifeste ou la présence d'un sigle dans le champ « nom » (7 dossiers) ;
- le nom d'une entreprise dans les champs « nom » et « prénom » (1 dossier) ;
- une erreur dans le sexe (158 dossiers).

Parallèlement, il a été demandé au FNPC de procéder à une étude sur un échantillon de 300 dossiers, pour permettre d'identifier la raison du rejet. Cette étude a permis d'élucider un quart des cas (72 sur 300). Les dossiers ont été rejetés pour les motifs suivants :

- nom patronymique ou prénoms composés, avec présence ou non d'un tiret de séparation (31 dossiers) ;
- nom patronymique comportant une faute d'orthographe (5 dossiers) ;
- prénom comportant une faute d'orthographe (5 dossiers) ;
- une partie du nom patronymique est présent dans la zone « prénom » (5 dossiers) ;
- date de naissance différente (donnée fournie 01/01/1950 et donnée connue 00/00/1950) (3 dossiers) ;
- erreur de sexe (23 dossiers).

Ces études convergentes, effectuées sur un échantillon réduit, doivent être le premier acte d'un examen plus systématique par le FNPC, afin de trouver une solution pérenne au rejet de près d'un million de dossiers de retrait de points par an. A l'évidence, des corrections systématiques peuvent d'ores et déjà être opérées dans le SIV. Cela doit être une priorité pour la SDCSR.

2.2. Rejets car plusieurs dossiers correspondant à l'état civil

Il s'agit de la seconde cause de non prise en compte de l'infraction dans le SNPC (7,3% des rejets), ce qui correspond aux chiffres des années antérieures (5,9% en 2010 et 6,6% en 2011).

Ces rejets résultent du fait que le système identifie plusieurs dossiers de permis de conduire pour le même auteur de l'infraction. Lors de sa visite au FNPC, la mission s'est fait présenter 8 dossiers en cours de traitement pour lesquels le logiciel de reconnaissance phonétique a fait ressortir deux dossiers de permis de conduire pour une même personne. Dans tous les cas, l'agent a été en mesure de désigner le bon dossier. Il a indiqué qu'il était possible, en cas de doute, d'interroger la préfecture qui a délivré le permis de conduire.

Comme pour les rejets de type précédent, il a été demandé au FNPC de procéder parallèlement à une étude sur un échantillon de 300 dossiers, pour rechercher les raisons du rejet. Cet examen a permis d'élucider la quasi-totalité des cas (263 sur 300). Les dossiers ont été rejetés pour les motifs suivants :

- homonymie (mêmes nom, prénom, sexe et date de naissance) (55 dossiers) ;
- rapprochement phonétique multiple sur nom (exemple Cochez et Cochet) (22 dossiers) ;
- rapprochement phonétique multiple sur le prénom (exemple Sandrine et Sandra) (3 dossiers) ;
- rapprochement phonétique multiple sur le prénom composé avec ou sans tiret (exemple Marie-Claude et Marie) (19 dossiers) ;
- rapprochement phonétique multiple sur le nom composé (exemple Mota Ferreira et Frias Ferreira) (6 dossiers) ;
- rapprochement phonétique multiple sur le nom composé et le prénom composé (exemple Louis-Lucas Marie et Jean-Louis Marie Cécile) (5 dossiers) ;
- plusieurs dossiers pour une même personne (153 dossiers).

S'agissant des rejets liés à l'état-civil, la solution consiste donc à faire corriger au fil de l'eau la donnée incorrecte dans le SIV, parallèlement à une correction globale des erreurs systématiques (tirets par exemple), puis à réinjecter les informations corrigées dans le FNPC.

Pour ce qui est des dossiers multiples dans le SNPC, il convient de valider, pour chaque rejet de ce type, le dossier de permis de conduire correct et à supprimer les autres du fichier. Ces opérations, effectuées à ce jour sur le stock des rejets de l'année précédente, en fonction des capacités de traitement du FNPC, doivent être opérées à l'avenir au fil de l'eau. Elles auraient permis d'éviter 55 730 rejets en 2010 et 69 715 en 2011.

2.3. Rejets car caractère invalide détecté dans l'état-civil

Il s'agit d'une cause mineure de rejet (1,9%) ce qui correspond également aux chiffres des années antérieures (0,3% en 2010 et 1,2% en 2011).

La mission a examiné individuellement l'ensemble des dossiers de l'échantillon (69 dossiers).

Les différentes causes d'erreur ont été facilement identifiées :

- présence d'un chiffre dans le champ « prénom » (2 dossiers) ;
- présence d'un autre nom et prénom dans le champ « prénom », séparé du prénom en usage par un tiret (22 dossiers) ;
- présence d'un second prénom (d'un autre sexe) dans le champ « prénom » comportant déjà un prénom (correspondant au champ « sexe »), séparé par un tiret (2 dossiers) ;
- présence d'un autre nom ou prénom indéterminé dans le champ « prénom », séparé par une virgule (4 dossiers) ;
- présence d'un identifiant (M, MR, MME, MLLE ou SR) dans le champ « prénom » séparé par une virgule (22 dossiers) ;
- présence d'un tiret, suivi ou précédé d'un espace dans le champ « nom » ou « prénom » (15 dossiers) ;
- présence d'un « zéro » à la place de la lettre « 0 » dans un prénom (1 dossier) ;

- présence d'un caractère spécial indéterminé (type code ASCII) dans un prénom (1 dossier).

La solution consiste donc à faire corriger au fil de l'eau la donnée incorrecte dans le SIV et à réinjecter les informations corrigées dans le FNPC. Bien que le nombre de rejets soit peu important, cette correction simple aurait évité 2 805 rejets en 2010 et 12 473 en 2011.

Une autre solution serait de « nettoyer » en bloc le SIV des scories constatées après quelques semaines de rectifications ponctuelles.

2.4. Rejets car date de naissance incohérente

Il n'y avait aucun dossier de ce type dans l'extraction du 6 mars 2012. La mission ne peut donc expliquer ce que recouvrent ces rejets. Elle estime toutefois que les erreurs, lorsqu'elles surviennent, pourraient être corrigées aisément à l'instar de ce qui a été préconisé ci-avant.

Il est toutefois à noter que ce type de rejet a fortement diminué au cours des deux dernières années (74 482 en 2010 et 10 965 en 2011), il est donc possible qu'il soit devenu marginal en 2012.

2.5. Rejets car caractère invalide détecté dans l'adresse

Il s'agit d'une cause mineure de rejet (0,1%) ce qui correspond également aux chiffres des années antérieures (0,6% en 2010 et 0,4% en 2011).

La mission a examiné individuellement l'ensemble des dossiers de l'échantillon (3 dossiers). Les différentes causes d'erreur ont été facilement identifiées :

- présence d'un caractère accentué dans un nom de rue (LABARRIAÈRE) (1 dossier) ;
- non prise en compte de l'exposant « ° » du numéro de rue (N°) (2 dossiers).

La solution consiste donc à faire corriger le caractère spécial dans le SIV et à réinjecter les données corrigées dans le FNPC. Bien que le nombre de rejets soit peu important, cette correction simple aurait évité 6 128 rejets en 2010 et 4 323 en 2011.

Comme évoqué pour les caractères invalides dans l'état civil, une révision en bloc du SIV pour éliminer les scories constatées après quelques semaines de rectifications ponctuelles est suggérée.

2.6. Rejets car problème d'accès au fichier

Il n'y avait aucun dossier de ce type dans l'extraction du 6 mars 2012. La mission ne peut donc expliquer ce que recouvrent ces rejets. Elle constate néanmoins que les 2 068 rejets de 2011 sont concentrés sur trois mois (1 155 en avril, 808 en septembre et 110 en novembre). Compte tenu du libellé du motif de rejet, il est fort probable que ces rejets soient concentrés sur un nombre réduit de journées.

Il est à noter que ce type de rejet était marginal ces deux dernières années (1 535 en 2010 et 2 068 en 2011), il est donc possible qu'il soit resté marginal en 2012. Il serait tout de même

intéressant que le FNPC examine ce type de rejet lorsqu'il survient, pour expliquer en quoi consiste le problème d'accès au fichier et procéder à la résolution immédiate du problème et à un nouvel enregistrement des données.

2.7. Rejets car sanction enregistrée à même date et même heure

Il s'agit d'une cause marginale de rejet (moins de 0,5%) ce qui correspond également aux chiffres des années antérieures (moins de 0,5% en 2010 et 2011).

La mission n'a examiné qu'un dossier, les données dont elle disposait ne permettant pas d'analyser la cause de rejet.

La solution consiste à examiner par l'ANTAI l'ensemble des rejets de l'année (263 en 2010 et 384 en 2011) afin de voir s'il n'y a pas une cause structurelle de ces rejets et d'expliquer pour quelles raisons ces dossiers ne sont pas passés au filtre du CACIR.

2.8. Rejets car état-civil incomplet

Il n'y avait aucun dossier de ce type dans l'extraction du 6 mars 2012. La mission ne peut donc expliquer ce que recouvrent ces rejets. Ce type de refus d'inscription est toutefois extrêmement limité (aucun en 2010 et 188 en 2011). L'examen au jour le jour de ces rejets, lorsqu'ils surviennent, permettrait sans aucun doute de supprimer ce type de problème ou d'identifier une anomalie structurelle dans le SIV qu'il conviendrait alors de corriger de manière globale.

2.9. Rejets car nombre de sanctions au dossier supérieur à 50

Il n'y avait aucun dossier de ce type dans l'extraction du 6 mars 2012. La mission ne peut donc expliquer ce que recouvrent ces rejets.

Toutefois elle estime qu'il convient de les analyser de manière spécifique pour identifier d'éventuels multirécidivistes qui échapperaient aux poursuites.

2.10. Rejets car date infraction postérieure à date de décès

Il n'y avait aucun dossier de ce type dans l'extraction du 6 mars 2012. La mission ne peut donc expliquer ce que recouvrent ces rejets. Ce type de refus d'inscription est toutefois extrêmement limité (134 en 2010 et 160 en 2011). L'examen au jour le jour de ces rejets, lorsqu'ils surviennent, permettrait sans aucun doute de supprimer ce type de problème. La mission s'interroge toutefois sur le fait que l'infraction soit passée au filtre de l'OMP, alors que l'auteur était décédé. Il conviendrait d'examiner au cas par cas le dysfonctionnement survenu au cours de la procédure.

2.11. Rejets car caractère invalide détecté dans lieu infraction

Il n'y avait aucun dossier de ce type dans l'extraction du 6 mars 2012. La mission ne peut donc expliquer ce que recouvrent ces rejets.

La solution consiste à faire examiner par l'ANTAI les quelques dossiers concernés (1 068 en 2010 et 157 en 2011) pour faire corriger les données envoyées au SNPC.

2.12. Rejets car dossier verrouillé

Il s'agit d'une cause marginale de rejet (moins de 0,5%) ce qui correspond également aux chiffres des années antérieures (moins de 0,5% en 2010 en 2011).

La mission n'a examiné qu'un dossier, les données dont elle disposait ne permettant pas d'analyser la cause de rejet.

La solution consiste à examiner par le FNPC les quelques dossiers concernés (5 en 2010 et 3 en 2011) pour expliquer ce que l'on entend par dossier verrouillé.

2.13. Rejets car contrôle des sanctions impossible

Il n'y avait aucun dossier de ce type dans l'extraction du 6 mars 2012. La mission ne peut donc expliquer ce que recouvrent ces rejet.

Il est toutefois à noter qu'il n'y a eu aucun rejet de ce type en 2011 et seulement 3 en 2010.

Tableau chiffré de l'étude sur les rejets

	Année 2010		Année 2011		6 mars 2012	
Contraventions reçues par le FNPC (via ATOS)	5 495 877		6 526 529		23 516	
Contraventions enregistrées par le FNPC	4 549 052	83%	5 474 195	84%	19 909	85%
Contraventions rejetées par le FNPC	-946 825	17%	-1 052 334	16%	-3 607	15%
Rejets car aucun dossier associé à l'état-civil	-804 376	85,0%	-951 712	90,4%	-3 268	90,6%
Rejets car plusieurs dossiers correspondant à l'état civil	-55 730	5,9%	-69 715	6,6%	-265	7,3%
Rejets car caractère invalide détecté dans l'état-civil	-2 805	0,3%	-12 473	1,2%	-69	1,9%
Rejets car date de naissance incohérente	-74 482	7,9%	-10 965	1,0%		
Rejets car caractère invalide détecté dans l'adresse	-6 128	0,6%	-4 323	0,4%	-3	0,1%
Rejets car problème d'accès au fichier	-1 535	0,2%	-2 068	0,2%		
Rejets car sanction enregistrée à même date et même heure	-263	0,0%	-384	0,0%	-1	0,0%
Rejets car état-civil incomplet			-188	0,0%		
Rejets car nombre de sanctions au dossier supérieur à 50	-296	0,0%	-186	0,0%		
Rejets car date infraction postérieure à date de décès	-134	0,0%	-160	0,0%		
Rejets car caractère invalide détecté dans lieu infraction	-1 068	0,1%	-157	0,0%		
Rejets car dossier verrouillé	-5	0,0%	-3	0,0%	-1	0,0%
Rejets car contrôle des sanctions impossibles	-3	0,0%				

ANNEXE N° 4
TABLEAU GÉNÉRAL DES DONNÉES CHIFFRÉES :
ÉTUDE SUR LES INFRACTIONS ENTRAÎNANT RETRAIT DE POINTS – ANNÉE 2010

Contraventions (2ème à 4ème classes) relevées par les services hors CSA

Univers des services		
Contraventions (2ème à 4ème classe) relevées par la police	952 102	
Contraventions (2ème à 4ème classe) relevées par la gendarmerie	1 504 021	
Contraventions (2ème à 4ème classe) relevées par les services	2 456 123	

Univers des OMP (volet justice)		
Décisions de justice prononcées (contraventions 2ème à 4ème cl.)		0

Total des infractions constatées entrant dans le champ d'application du permis à points		
Dossiers avec ACO envoyés par le CACIR	9 136 758	76%
Contraventions (2ème à 4ème classe) constatées par les services	2 456 123	20%
Contraventions (5ème classe) et délits constatés par les services	432 129	4%
Total général	12 027 010	100%

Contraventions (5ème classe) et délits relevés par les services et la CSA

Univers des services		
Délits constatés par la police	198 909	
Délits constatés par la gendarmerie	207 244	
Total des délits constatés par les services	406 153	
<i>dont délits de fuite</i>	138 515	
Contraventions (5ème classe) constatées par la police	1 961	
Contraventions (5ème classe) constatées par la gendarmerie	13 957	
Total contraventions (5ème classe) constatées par les services	15 918	
Contraventions 5è cl. et délits transmis par le CACIR de Rennes	10 058	
Contraventions (5ème classe) et délits constatés par les services	432 129	100%
<i>Total hors délits de fuite</i>	293 614	

Univers de la justice		
Décisions de justice prononcées (Délits)		0
Décisions de justice prononcées (Contraventions 5ème classe)		0
Total décisions prononcées (Contraventions 5ème classe et délits)		0
Total décisions transmises (Contraventions 5ème classe et délits)		0

Univers des préfectures		
Décisions de justice reçues (contraventions 5ème cl. et délits)	193 565	45%
Ecart entre décisions de justice et décisions de retrait de points	-67 577	
C. 5ème classe et délits ayant entraîné un retrait de points	125 988	29%
<i>Pourcentage par rapport au constatés (hors délits de fuite)</i>		43%

Total des faits susceptibles d'entrer dans le champ d'application du permis à points		
Messages d'infractions générés par le CSA	18 009 960	86%
Contraventions (2ème à 4ème classe) constatées par les services	2 456 123	12%
Contraventions (5ème classe) et délits constatés par les services	432 129	2%
Total général	20 898 212	100%

infractions relevées par le CSA

Univers de l'ANTAI			
CACIR	Messages d'infractions du système de contrôle automatisé	18 009 960	100%
	Rebut technique	-4 053 978	46%
	<i>dont motos par l'avant (vitesses)</i>	-477 259	5%
	<i>dont plusieurs véhicules (vitesses)</i>	-880 696	10%
	<i>dont vandalisme sur l'équipement (vitesses)</i>	-315 844	4%
	<i>dont qualité du cliché (mauvais cadrage, intempéries, flou, sur/sous exposition) (vitesses)</i>	-613 180	7%
	<i>dont mauvaise qualité plaque (vitesses)</i>	-1 673 070	19%
	<i>dont tous motifs confondus (feux rouges)</i>	-93 929	1%
	Rebut véhicules étrangers (hors pays avec accord)	-3 278 978	37%
	Messages d'infractions exploitables pour un retrait de point (brut)	10 677 004	
	Rebut suite interrogation SIV	-898 892	10%
	Rebut complémentaires CACIR	-639 354	7%
Total de l'ensemble du rebut au niveau du CACIR	-8 871 202	100%	
Dossiers avec ACO envoyés par le CACIR	9 138 758		
OMP	En attente de décision	-784 363	17%
	<i>dont dossiers bloqués au niveau de l'AFM, pas d'extinction de l'action publique</i>	-373 200	8%
	<i>dont dossiers NPAI AFM</i>	-138 283	3%
	<i>dont DAC conducteur étranger</i>	-130 283	3%
	<i>dont dossiers éligibles à l'extinction de l'action publique, sans action OMP</i>	-78 593	2%
	<i>dont autres cas</i>	-64 004	1%
	Rejets suite décision OMP et étrangers (pays avec accord)	-573 649	12%
	<i>dont véhicules étrangers</i>	-80 759	2%
	<i>dont conducteurs désignés étrangers</i>	-22 422	0%
	<i>dont véhicules cédés</i>	-25 906	1%
	<i>dont véhicules ne nécessitant pas de permis B</i>	-5 800	0%
	<i>dont transmission OMP locaux</i>	-25 768	1%
	<i>dont classement</i>	-9 232	0%
	<i>dont classement sans suite</i>	-7 118	0%
	<i>dont Annulation ACO</i>	-2 784	0%
	<i>dont champ « nom/prénom » non décomposable</i>	-185 114	4%
	<i>dont n'habite pas à l'adresse indiquée (ACO ou AFM)</i>	-137 851	3%
	<i>dont civilité non valide</i>	-70 895	2%
	<i>Sous-total rejet suite décision OMP hors étrangers (pays avec accord)</i>	-470 468	10%
	Contraventions traitées par l'ANTAI à soumettre au FNPC	7 780 746	
ANTAI	Rejets car véhicule de société	-1 396 205	30%
	Rejets car nom/prénom	-137 507	3%
	Rejets car date de naissance	-29 957	1%
	Rejet car moins de 16 ans	-1 571	0%
	Rejet car M et/ou Mme	-581 128	13%
	Rejet car autre problème de civilité	-35 300	1%
	Rejet car autre cas non précisés	-2 245	0%
	Sous-total rejets autres que véhicules de société	-787 708	17%
	Total de l'ensemble ds rejets au niveau de l'OMP et de l'ANTAI	-3 541 925	77%
	Contraventions transmises au FNPC (via ATOS)	5 596 833	