



12 SEP. 2019

GRAND PLAN D'INVESTISSEMENT

FONDS POUR LA TRANSFORMATION DE L'ACTION PUBLIQUE

Contrat de transformation

Système d'information national des fourrières en automobiles

Ministère de l'intérieur

Direction Générale de la Police Nationale

Délégation à la Sécurité Routière

Ce contrat de transformation est conclu entre la direction générale de la police nationale, la délégation à la sécurité routière et le secrétariat général du ministère de l'intérieur d'une part et la direction interministérielle de la transformation publique et la direction du budget d'autre part. Il définit les modalités d'exécution du projet, qui conditionnent le versement des crédits au titre du fonds pour la transformation de l'action publique. Il engage également le porteur de projet sur des résultats mesurables.

Le premier versement FTAP attendu en 2019 est de 175 500 € en CP.

1. Présentation du projet de transformation

La mise en fourrière vient sanctionner de nombreuses infractions aux règles de la circulation et du stationnement et permet d'écarter de la route des conducteurs dangereux à l'origine d'infractions graves dans le but aussi de préserver la sécurité des usagers de la route, ainsi que la tranquillité, l'esthétique ou l'hygiène publique.

Si, par principe, les frais d'indemnisation (d'enlèvement, de garde en fourrière et d'expertise) de ces professionnels sont à la charge du propriétaire du véhicule mis en fourrière, ces frais sont à la charge de l'autorité de fourrière, c'est-à-dire des collectivités territoriales ou de l'État (qui est ainsi autorité de fourrière dans près des 2/3 des départements) lorsque le propriétaire du véhicule l'abandonne. Les frais d'indemnisation des gardiens de fourrière supportés par l'État, sur des crédits du ministère de l'Intérieur, sont supérieurs à 10 millions d'euros chaque année (11,4 millions pour l'année 2018) correspondant à plus de 39 600 véhicules abandonnés par leurs propriétaires en 2018. Les collectivités territoriales disposant d'une fourrière territoriale indemnisent quant à elles les gardiens d'un montant estimé également à plusieurs millions d'euros. Le cas particulier des véhicules assurés volés et stockés en fourrière génère également un coût pour les entreprises d'assurances de près de 15 millions par an.

A cet enjeu financier, s'ajoute la complexité des procédures qui font intervenir une pluralité d'acteurs (publics ou privés dont : les forces de l'ordre, préfectures, gardiens de fourrière, experts en automobile, service chargé du domaine ou centre de véhicules hors d'usage (VHU)) dans des délais contraints qui sont de fait souvent difficiles à respecter. Ces différents acteurs ne disposent pas d'outils communs et travaillent le plus souvent par voie papier, ce qui ne facilite pas la gestion des procédures.

Le projet de système d'information national des fourrières automobiles vise à développer un outil qui, en simplifiant et modernisant les procédures, permettra d'alléger le travail des forces de l'ordre et des autorités de fourrière et de faciliter les démarches des usagers en leur permettant de récupérer leur véhicule plus rapidement. D'autres bénéfices sont également à prévoir :

- meilleure information de l'usager dès la mise en fourrière de son véhicule ;
- permettre d'effectuer en ligne une demande d'autorisation de sortie de fourrière ;
- mieux détecter les véhicules volés stockés en fourrière pour faciliter leur récupération par leurs propriétaires.

Il s'agirait d'un système d'information évolutif et modifiable dans le temps, construit autour d'une application sur internet alimentée à la source par les gardiens de fourrière qui renseigneraient les informations liées à une mise en fourrière soit sous la forme d'un tableau de bord, soit à partir d'une extraction en temps réel de leur logiciel de gestion s'ils en ont un.

Ce système d'information comprendrait un module de gestion qui serait notamment de nature à :

- alléger la charge de travail des acteurs en automatisant certaines tâches administratives (constat d'abandon du véhicule, alerte sur les délais, émission d'un bon de destruction...) ou en les centralisant (notification de la mise en fourrière par un prestataire) ;

- assurer un suivi en temps réel de la procédure pour réduire les délais de garde des véhicules abandonnés et les détruire plus rapidement ;

Le système d'information prévoira un module de digitalisation des procédures mises en œuvre en bord de route par les policiers et gendarmes nationaux.

Un module de téléservice de demande d'autorisation de sortie de fourrière sera par ailleurs intégré pour permettre aux usagers de réaliser cette démarche en ligne, avec une instruction automatisée, sans avoir à se déplacer en commissariats ou en brigades.

Ce système d'information serait dans un premier temps limité aux seules procédures gérées d'un point de vue budgétaire par le ministère de l'Intérieur, ainsi que par les collectivités territoriales qui seraient volontaires pour intégrer le dispositif. Des extensions à destination du ministère de la Justice sont également envisagées pour permettre une meilleure gestion des véhicules placés en fourrière suite à décision judiciaire.

2. Besoins et modalités de financement du projet

Un budget de 4,7 M€ TTC dont 3 M€ pour le ministère de l'Intérieur et 1,7 M€ pour le fonds de transformation de l'action publique est prévu pour le projet.

Ministère de l'Intérieur														
Nature de dépenses	Catégorie de dépenses	Action/ligne budgétaire porteur de la dépense	2019		2020		2021		2022		2023		Cumul 2019-2023	
			AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Dépenses d'investissement - T5	T5	P176	140 500	140 500	575 000	575 000	311 000	311 000	175 000	175 000			1 201 500	1 201 500
Dépenses de fonctionnement - T3	T3	P176	35 000	35 000	61 000	61 000	124 000	124 000	135 000	135 000	135 000	135 000	490 000	490 000
Dépenses de personnel - T2	T2	P207	110 000	110 000	320 000	320 000	320 000	320 000	290 000	290 000	245 000	245 000	1 285 000	1 285 000
Coût total			285 500	285 500	956 000	956 000	755 000	755 000	600 000	600 000	380 000	380 000	2 976 500	2 976 500
FAP														
Nature de dépenses	Catégorie de dépenses	Action/ligne budgétaire porteur de la dépense	2019		2020		2021		2022		2023		Cumul 2019-2023	
			AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Dépenses d'investissement - T5	T5	P349	1 201 500	140 500		575 000		311 000		175 000			1 201 500	1 201 500
Dépenses de fonctionnement - T3	T3	P349	490 000	35 000		61 000		124 000		135 000		135 000	490 000	490 000
													0	0
Coût total			1 691 500	175 500	0	636 000	0	435 000	0	310 000	0	135 000	1 691 500	1 691 500

Les dépenses d'investissement (catégorie T5) pour arriver à la mise en place du système d'information s'élèvent selon les estimations à hauteur de 2,4 M€. Elles prennent en compte la réalisation du système d'information et des coûts des éventuelles prestations complémentaires (homologation en termes de sécurité, maîtrise d'ouvrage déléguée...).

Plusieurs versions seront intégrées dans ce système d'information. Le cœur du futur système sera conçu durant l'année 2020. Les versions ultérieures permettront au système d'intégrer de nouvelles fonctionnalités au bénéfice des forces de l'ordre qui ne sont à l'heure actuelle pas encore rodés ou opérationnels. Ce principe de versionning permettra de ne pas faire courir sur le projet un risque fort de dérive calendaire. La démarche agile permettra un fonctionnement de la sorte.

Les dépenses de fonctionnement (catégorie T3) sont évaluées à hauteur de 980 000€. Celles-ci prennent en compte la future maintenance du SI aussi bien applicative (tierce maintenance applicative) que technique (exploitation des infrastructures...).

Les dépenses de personnel (catégorie T2) sont aujourd'hui évaluées à 1,3M€ HT. Celles-ci prennent en compte les coûts de direction interne ainsi que la stratégie de conduite du changement afférente à l'arrivée du futur système d'information.

3. Economies prévisionnelles engendrées par le projet

Après déploiement du système d'information, à horizon 2020-2021, le système, permettra de réaliser des économies d'échelle et de faire baisser les coûts d'indemnisation à la charge de l'Etat. Les économies escomptées sont d'environ 1,8 million d'euros annuel pour l'Etat une fois le système d'information complètement déployé dans les fourrières relevant de l'Etat, c'est-à-dire à partir de 2021. Cette économie serait pérenne pour l'actuel financeur de l'indemnisation des gardiens de fourrière (programme 176 « Police nationale », sous-action 176-05 (police judiciaire et concours à la justice)).

Ces économies résulteraient de l'évolution de la procédure permise par le système d'information en :

- remplaçant la procédure de classement du véhicule à la suite de l'intervention d'un expert en automobile par une procédure de classement du véhicule de manière automatisée : économie d'une dépense de l'ordre de 1 000 000 € ;
- notifiant la mise en fourrière au propriétaire au 3ème jour de la mise en fourrière et non plus au 5ème jour : économie d'une dépense de l'ordre de 300 000 € ;
- automatisant le contrôle des véhicules en fourrière avant de détecter les situations de vols par l'intermédiaire du GIE ARGOS : économie escomptée de 330 000 € ;
- réduisant les délais de garde des véhicules abandonnés en fourrière destinés à la destruction à un maximum de 35 jours par une application stricte de la procédure : économie estimée à 240 000 €.

D'autres économies sont envisageables à long terme, notamment en définissant des tarifs différenciés entre le contrevenant et l'autorité de fourrière qui aurait pour effet de faire davantage peser l'indemnisation des gardiens de fourrière sur les contrevenants.

Nature de l'économie	Catégorie de dépenses	Programme budgétaire	Autorité budgétaire	2019		2020		2021		2022		2023		Cumul 2018-2023	
				AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Prestation expertise	T3	P176	P176-05	0	0	250 000	250 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	3 250 000	3 500 000
Assurances pour vols	T3	P176	P176-05	0	0	82 500	82 500	330 000	330 000	330 000	330 000	330 000	330 000	1 072 500	1 072 500
Gain notification à 3 jours	T3	P176	P176-05	0	0	75 000	75 000	300 000	300 000	300 000	300 000	300 000	300 000	975 000	975 000
Délais de procédure	T3	P176	P176-05	0	0	60 000	60 000	240 000	240 000	240 000	240 000	240 000	240 000	780 000	780 000
TOTAL				0	0	467 500	467 500	1 870 000	1 870 000	1 870 000	1 870 000	1 870 000	1 870 000	6 900 000	6 900 000

4. Calendrier, gouvernance et modalités de réalisation des projets

4.1. Calendrier prévisionnel

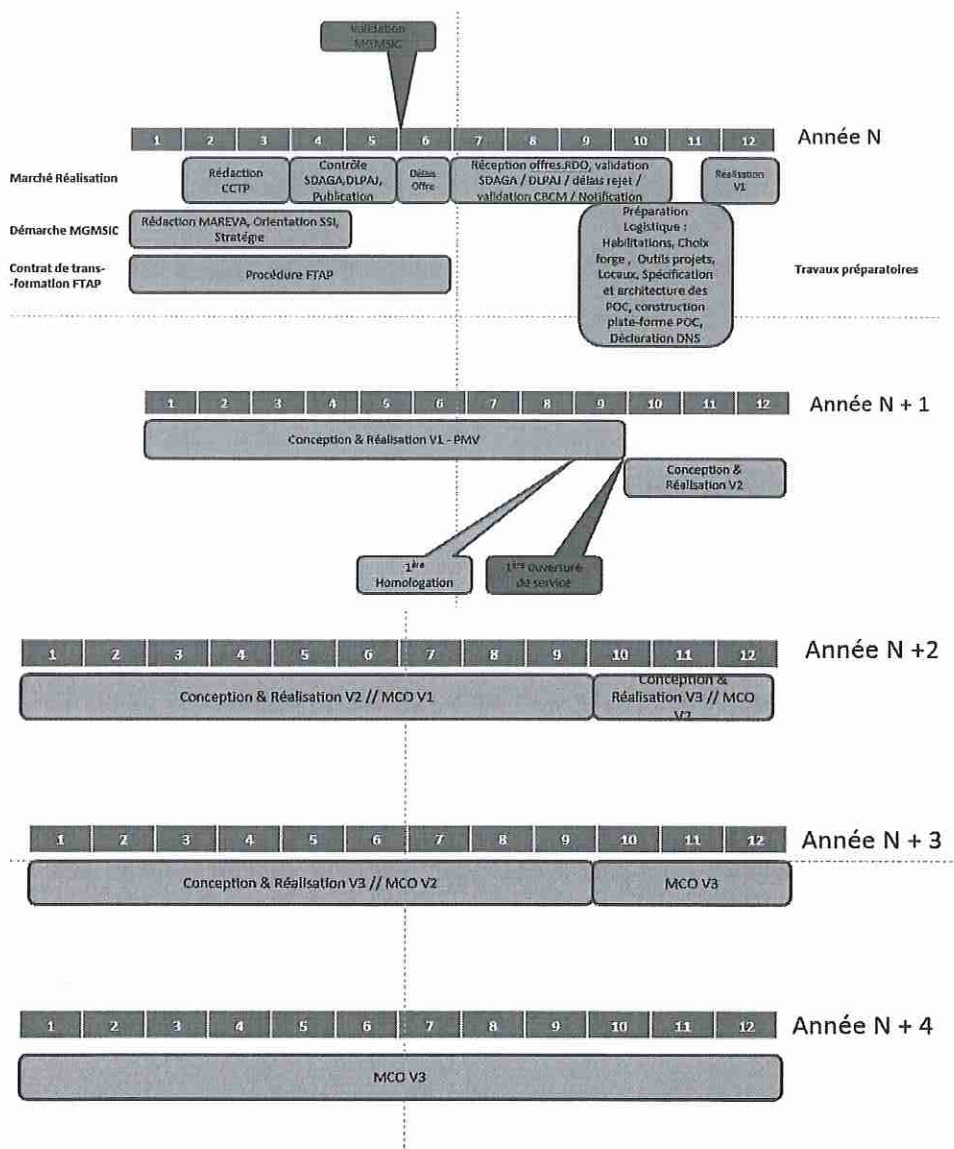
Conception et réalisation du SI Fourrière :

- Janvier à novembre 2019 : rédaction du cahier des clauses techniques particulières (CCTP) et passation du marché de développement
- 1^{er} semestre 2019 : seconde phase de tests avec le GIE ARGOS sur une quinzaine de fourrière sans s'appuyer sur le système d'information

- Décembre 2019 à Septembre 2020 : Conception et réalisation du SI Fourrière - Version 1
- 2021 : Conception et réalisation du SI Fourrière - Version 2
- 2022 : Conception et réalisation du SI Fourrière - Version 3

Déploiement sur le territoire et lancement du SI fourrière :

- 3^{ème} trimestre 2020 : Version 1
- Dès leur réalisation en 2020 et 2021 concernant les versions 2 et 3



4.2. Gouvernance du projet

La gouvernance du projet sera exercée au travers des comités stratégiques à un rythme de 2 par an, ainsi qu'un comité de pilotage tous les 2 mois, qui jalonnent le projet.

La direction générale de la police nationale et la délégation à la sécurité routière du ministère de l'intérieur présideront à ces comités stratégiques au titre de la maîtrise d'ouvrage. La délégation à la sécurité routière est identifiée comme maîtrise d'ouvrage principale.

La maîtrise d'œuvre sera assurée par la direction des systèmes d'information et de communication.

Les membres permanents du comité stratégique sont donc les suivants :

- Délégation à la sécurité routière / Compétences juridiques, connaissances métiers des fourrières et pilotage du système d'information : Sous-direction de la protection des usagers de la route et sous-direction des actions transversales et des ressources.
- Direction générale de la Police nationale/Direction des Ressources & des Compétences de la Police Nationale/ Compétences budgétaires : cabinet DGPN, Sous-direction des Finances & du Pilotage.
- Direction des systèmes d'information et de communication : Compétences en matière de pilotage d'un système d'information : Sous-direction des Applications

En ce qui concerne l'association des parties prenantes :

- Un prestataire en assistance à maîtrise d'ouvrage, pour accompagner la DSR et la DGPN, sous pilotage de la maîtrise d'ouvrage
- Un prestataire en assistance à maîtrise d'œuvre, pour assurer la réalisation des prestations de réalisation du SI, sous pilotage de la DSIC
- Directions opérationnelles de la police et de la gendarmerie nationales (DGGN, DCSP, DCCRS, PP) ;
- Autres acteurs : Direction nationale d'interventions domaniales (Ministère de l'économie), GIE ARGOS, collectivités, éditeurs de logiciels de gestion de fourrières, organisations professionnels des gardiens de fourrière (CNPA et FNA).

4.3.Modalités de réalisation du projet – respect des principes de l'Etat plateforme

Architecture et socle technologique :

Le socle technique et l'architecture seront conformes au Cadre de Cohérence Technique du Ministère de l'Intérieur. Ils seront définis pendant la phase de cadrage du projet et ajustés avec les premiers travaux d'architecte du prestataire en charge de l'AMOE.

Les modalités d'hébergement seront arbitrées à l'issue de la définition de l'architecture, selon les offres proposées par la DSIC.

Le SI comprendra un module permettant aux usagers d'interroger la base de données afin de savoir si leur véhicule a été mis en fourrière et, le cas échéant, la localisation de la fourrière et les modalités de récupération de son véhicule. L'interrogation de la base se fera sous forme de requête via la plaque d'immatriculation et ne nécessitera pas d'authentification. Le téléservice envisagé pourrait nécessiter en revanche une authentification via France Connect afin de s'assurer de l'identité numérique de la personne.

Le SI fourrière fera l'objet d'une interconnexion avec le système d'immatriculation des véhicules (SIV) afin de collecter les données nécessaires à l'automatisation des procédures. Il sera également interconnecté aux logiciels de rédaction des procédures des forces de l'ordre qui pourront communiquer les données relatives à la mise en fourrière par voie électronique. Il sera également à terme interconnecté avec le système national des permis de conduire (SNPC) dans le cadre de la réalisation du téléservice de demande d'autorisation de sortie de fourrière. Ce téléservice nécessite également une interrogation synchrone du SIV et du fichier des véhicules assurés (FVA), développé par l'Association pour la gestion des informations sur le risque en assurance (*Agira*) et accessible pour l'État pour le contrôle de l'assurance.

Ce téléservice sera accessible notamment depuis la page web permettant à l'utilisateur de connaître la situation et l'emplacement du véhicule et à vocation à être le plus simple possible. Il s'agira de fournir certaines données figurant sur le certificat d'immatriculation du véhicule, sur le permis de conduire de

l'utilisateur et sur son attestation d'assurance pour obtenir une autorisation de sortie pour les cas où la procédure en ligne sera possible (exclusion par exemple des véhicules sous main de justice).

Si les données individuelles des usagers (immatriculation, données relatives à l'infraction...) n'ont pas vocation à être disponibles en ligne, les données anonymisées et agrégées seront disponibles et pourront être réutilisées.

Méthodologie :

Le projet sera réalisé suivant la méthodologie agile.

Gestion contractuelle :

En ce qui concerne la maîtrise d'ouvrage la gestion contractuelle liée à la DSR sera assurée par le Groupe CGI.

En ce qui concerne la maîtrise d'œuvre assurée par la DSIC la mise en œuvre du projet reposera sur un encadrement interne de prestataires qui seront sollicités au travers de prestations ad hoc pour traiter les différents volets du projet.

Les supports juridiques qui seront mobilisés dans le cadre de ce projet sont :

- Pour l'AMOA : Marché UGAP
- Pour l'AMOE : Marché d'AMOE à lancer sur la base de l'accord cadre interministériel en AMOE ;
- Pour la SSI (homologation SSI): marché à préciser

Gestion des risques :

Les risques identifiés à ce stade sont les suivants.

Le suivi des risques sera assuré en comité de pilotage tout au long du projet.

Catégorie	Risque	Mesures d'atténuation
Planning	Risque de retard dans le lancement du marché	Définition d'un planning de mise en œuvre et engagement DSIC sur la rédaction du CCTP et le contrôle du marché
Législative - Réglementaire	Retard dans la modification des dispositions législatives et réglementaires du code de la route	1- Habilitation à légiférer par ordonnance prévue par le projet de loi d'orientations des mobilités 2- Projet d'ordonnance et de décret en cours de rédaction par la DSR
Conduite du changement -	Mauvaise prise en main du système d'information par les gardiens de fourrière	1- Fonctionnalités du système d'information accueillies favorablement par les gardiens de fourrière 2- Intégration des organisations professionnelles des gardiens de fourrière au comité de pilotage
Communication	Risque de défaut de communication auprès des partenaires extérieurs	
Finance	Décalage des crédits PN entre la programmation et l'exécution budgétaires	Adaptation de la mise à disposition des crédits PN en fonction de la mise à disposition des crédits FTAP
Ressources humaines	Risque de manque de ressource MOE – absence de chef de projet	1- Commander une prestation de sous traitance de chefferie de projet 2 - Lancer le recrutement d'un chef de

		projet
SSI	Risque de non homologation du système	Lancer le processus SSI dès janvier 2019 (note d'orientation SSI)

5. Modalités de suivi et critères d'évaluation du projet

Le présent contrat donne lieu à un suivi du projet financé. Des indicateurs d'avancement et de résultats sont suivis dans le cadre du financement du projet. Ces indicateurs, ainsi que tout risque ou difficulté identifié dans la réalisation du projet, sont communiqués à échéance trimestrielle à la direction interministérielle de la transformation publique ainsi qu'à la direction du budget. Des réunions de suivi pourront être organisées à la demande d'une des parties lors de la communication de ces indicateurs.

5.1. Indicateurs d'avancement

Les indicateurs d'avancement permettent de sécuriser la mise en œuvre du projet. Ils sont définis comme suit :

- Montant des crédits consommés en AE et CP, par nature de dépense (en précisant [les titres pour l'État ou la catégorie pour les organismes publics¹] ; en € et en % du budget global)
- Respect du calendrier et des enveloppes allouées à chacune des tranches
- L'indicateur métier proposé est le suivant : Pourcentage de fourrières déployées

La cible métier est la suivante : 80 % des fourrières (dont 100% des fourrières relevant de l'Etat) utilisatrice du système à l'échéance du projet, soit :

- 400 fourrières relevant de l'Etat dès 2020, soit 55 % des fourrières du territoire ;
- 450 fourrières en 2021 dont 50 relevant de collectivités territoriales, soit 65 % des fourrières ;
- 500 fourrières en 2020 dont 100 relevant de collectivités territoriales, soit plus de 70 % des fourrières ;
- 550 fourrières en 2021 dont 150 relevant de collectivités territoriales, soit 80 % des fourrières.

5.2. Indicateurs de résultat et d'impact

Les indicateurs de résultats permettent d'évaluer la réalisation des objectifs du projet :

- Montant d'économies générées (€) et répartition par nature de dépenses
 - o 2020 : 467 500 euros ;
 - o 2021 : 1 870 000 euros ;
 - o 2022 : 1 870 000 euros ;
 - o 2023 : 1 870 000 euros ;
- Budgétaires :
 - o évolution du montant des frais d'indemnisation des gardiens de fourrière relevant de l'Etat ;

- « 2020 : - 4,25 % (par rapport à dépense 2018 = 11 millions)
- « 2021 : - 17 % (par rapport à dépense 2018 = 11 millions)
- « 2022 : - 17 % (par rapport à dépense 2018 = 11 millions)
- « 2023 : - 17 % (par rapport à dépense 2018 = 11 millions)
- o évolution du montant des frais d'indemnisation des gardiens de fourrière supportés par les entreprises d'assurances,
- Usagers ;
 - o évolution du nombre de véhicules volés restitués à leur propriétaire ;
 - o nombre de consultation des informations du SI fourrières et de demande d'autorisation de sortie de fourrière.
- Agents :
 - o évolution du nombre d'actes à accomplir pour les autorités prescriptrices ;
 - o satisfaction des agents des autorités de fourrière travaillant sur le système d'information.

6. Modalités et calendrier de versement des aides

Le versement des crédits du FTAP s'effectue par tranche.

Le montant de chaque tranche sera définitivement arrêté par le secrétariat du fonds, les dépenses annuelles détaillées dans la présente convention étant prévisionnelles; à l'exception de la première année de financement (2019) où cette convention constitue une décision de financement¹. A partir de l'année 2020, le secrétariat du fonds décide à échéance régulière, a minima au 1^{er} trimestre de chaque année, du montant des nouvelles tranches de financement au regard de l'avancement du projet et du suivi des indicateurs.

Les crédits sont ensuite mis à la disposition du secrétaire général du ministère porteur de projet. Le cas échéant, le secrétaire général procède aux diligences nécessaires pour permettre l'ordonnement des crédits du FTAP par les directions concernées.

S'agissant en particulier des opérations d'investissement (titre 5 majoritaire), le montant des AE nécessaires pour le financement d'une phase fonctionnelle du projet² devra faire l'objet d'une affectation au sens de la comptabilité budgétaire, en cohérence avec les phases du projet décrites au 4.1.

Les crédits sont mis à disposition dans le cadre de gestion BOP-UG décrit en annexe. Pour l'exécution des dépenses par les ministères ou le versement des financements aux organismes, la consommation des crédits (AE et CP) sur le programme 349 est opérée en référence à la nomenclature budgétaire d'activités annexée au présent contrat.

7. Matérialisation des économies réalisées

La matérialisation des économies liées au projet est suivie annuellement, conformément aux indicateurs définis au paragraphe 5.2. Le porteur de projet communique au secrétariat du fonds les économies effectivement réalisées et explicite les raisons des éventuels écarts avec les prévisions exposées dans le présent contrat.

8. Modifications du contrat de transformation

¹ conclusion du présent contrat

Au titre de l'année 2019, les crédits seront mis à disposition à compter de la

Au sens de l'article 8 de la LOLF

Le présent contrat peut être modifié par voie d'avenant en cas de modification de ses modalités d'exécution à l'exception de l'annexe relative aux nomenclatures budgétaires d'exécution qui peut être modifiée à l'initiative de la direction du Budget.

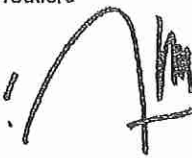
En particulier, toute difficulté majeure dans la réalisation du projet sera portée à la connaissance du comité de pilotage qui pourra suspendre ou interrompre les financements initialement définis.

Le directeur général de la police nationale

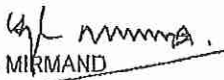

ERIC MORVAN

12 SEP. 2019

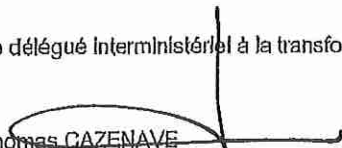
Le délégué à la sécurité routière

Emmanuel BARBE 

Le secrétaire général du ministère de l'Intérieur


Christophe MIRMAND

Le délégué interministériel à la transformation publique


Thomas CAZENAVE

La directrice du budget

Amélie VERDIER 

ANNEXE RELATIVE AUX NOMENCLATURES BUDGETAIRES D'EXECUTION

Cadre de gestion BOP-UO : 0349-CDBU-CINT

Action – Domaine fonctionnel : 0349-01

Référentiel de programmation :

Code Chorus	Désignation Chorus	Commentaires
34901012601	MI - Syst. Info. nat fourrières auto. Dép SIC	Concerne toutes les dépenses HT2 relatives au projet et imputées sur le programme 0349

