

N° 138

---

# SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2020-2021

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat le 19 novembre 2020

## RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

*au nom de la commission des finances (1) sur le projet de loi de finances,  
adopté par l'Assemblée nationale, pour 2021,*

Par M. Jean-François HUSSON,

Rapporteur général,

Sénateur

TOME III

### LES MOYENS DES POLITIQUES PUBLIQUES ET DISPOSITIONS SPÉCIALES

(seconde partie de la loi de finances)

#### ANNEXE N° 29a SÉCURITÉS

(Programmes 152 « Gendarmerie nationale », 176 « Police nationale »,  
et Programme 207 « Sécurité et éducation routières »)

#### COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE : CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS

*Rapporteur spécial* : M. Philippe DOMINATI

---

(1) Cette commission est composée de : M. Claude Raynal, *président* ; M. Jean-François Husson, *rapporteur général* ; MM. Éric Bocquet, Emmanuel Capus, Bernard Delcros, Vincent Éblé, Charles Guené, Mme Christine Lavarde, MM. Dominique de Legge, Albéric de Montgolfier, Didier Rambaud, Jean-Claude Requier, Mmes Sophie Taillé-Polian, Sylvie Vermeillet, *vice-présidents* ; MM. Jérôme Bascher, Rémi Féraud, Marc Laménie, Stéphane Sautarel, *secrétaires* ; MM. Jean-Michel Arnaud, Arnaud Bazin, Christian Bilhac, Jean Bizet, Mme Isabelle Briquet, MM. Michel Canevet, Vincent Capo-Canellas, Thierry Cozic, Philippe Dallier, Vincent Delahaye, Philippe Dominati, Mme Frédérique Espagnac, MM. Éric Jeansannetas, Patrice Joly, Roger Karoutchi, Christian Klinger, Antoine Lefèvre, Gérard Longuet, Victorin Lurel, Hervé Maurey, Sébastien Meurant, Jean-Marie Mizzon, Claude Nougéin, Mme Vanina Paoli-Gagin, MM. Paul Toussaint Parigi, Georges Patient, Jean-François Rapin, Teva Rohfritsch, Pascal Savoldelli, Vincent Segouin, Jean Pierre Vogel.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (15<sup>ème</sup> législ.) : 3360, 3398, 3399, 3400, 3403, 3404, 3459, 3465, 3488 et T.A. 500

Sénat : 137 et 138 à 144 (2020-2021)



## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
LES PRINCIPALES OBSERVATIONS DU RAPPORTEUR SPÉCIAL.....	7
<b>PREMIÈRE PARTIE</b>	
<b>LES PROGRAMMES 176 « POLICE NATIONALE » ET 152 « GENDARMERIE NATIONALE »</b>	
<b>I. HORS PRISE EN COMPTE DU PLAN DE RELANCE, UNE POURSUITE DE LA DÉRIVE DES DÉPENSES DE PERSONNEL AU DÉTRIMENT DES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT ET D'INVESTISSEMENT .....</b>	<b>13</b>
A. UNE AUGMENTATION DES CP ET UNE LÉGÈRE BAISSSE DES AE .....	13
1. Une augmentation modérée des CP et une baisse des AE expliquée par le niveau élevé des dépenses engagées en 2020 par la gendarmerie nationale... ..	13
2. Une forte hausse des dépenses de personnel.....	16
B. DES DÉPENSES DE PERSONNEL DOPÉES PAR LA POURSUITE DU PLAN DE RECRUTEMENT QUINQUENNAL ET PAR LES MESURES INDEMNITAIRES ET CATÉGORIELLES.....	16
1. Le schéma d'emploi : une poursuite du plan présidentiel de recrutements .....	18
2. Le poids persistant des mesures de revalorisation .....	20
C. À L'INVERSE, LES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT ET D'INVESTISSEMENT CONNAISSENT UNE BAISSSE .....	23
D. UN RATIO DÉPENSES DE PERSONNEL/TOTAL POURSUIVANT SON AUGMENTATION .....	23
<b>II. UN PLAN DE RELANCE BIENVENU POUR LA POLICE ET LA GENDARMERIE NATIONALES, SOUFFRANT TOUTEFOIS D'UNE GRANDE OPACITÉ ET QUI DOIT S'INSCRIRE DANS LA DURÉE POUR ÊTRE PLEINEMENT EFFICACE.....</b>	<b>26</b>
A. LA DIFFICILE PRISE EN COMPTE DU PLAN DE RELANCE.....	26
1. L'absence de vision consolidée des dépenses dédiées aux deux forces .....	26
2. Le renvoi de dépenses opérationnelles et traditionnelles dans le plan de relance .....	27
B. UN EFFET INCONTESTABLEMENT SIGNIFICATIF DU PLAN DE RELANCE SUR LES DÉPENSES DES DEUX PROGRAMMES .....	28
C. LE RÉÉQUILIBRAGE DES DÉPENSES DOIT S'INSCRIRE DANS LA DURÉE POUR ÊTRE PLEINEMENT EFFICACE.....	33

---

<b>III. LES DÉPENSES DU PLAN DE RELANCE SONT SUSCEPTIBLES DE REDONNER DES MARGES DE MANŒUVRE BUDGÉTAIRES AUX FORCES DE SÉCURITÉ INTÉRIEURE .....</b>	<b>36</b>
<b>A. UNE INDISPENSABLE REMISE À NIVEAU EN MATIÈRE DE MOYENS MOBILES PERMISE PAR LE PLAN DE RELANCE .....</b>	<b>36</b>
1. <i>Un important effort pour la police nationale.....</i>	<i>36</i>
2. <i>Une situation aujourd’hui critique pour la gendarmerie nationale, qui bénéficiera d’un effort inédit en 2021 .....</i>	<i>39</i>
3. <i>Des évolutions à poursuivre dans la gestion du parc automobile.....</i>	<i>40</i>
<b>B. UN EFFORT DE RÉNOVATION DU PARC IMMOBILIER QUI POURRAIT DÉPASSER LE MILLIARD D’EUROS.....</b>	<b>42</b>
1. <i>Dans le cadre de l’appel à projets du plan de relance, la police nationale pourrait bénéficier d’une enveloppe maximale de 740 millions d’euros .....</i>	<i>42</i>
2. <i>La gendarmerie pourrait bénéficier de plus de 400 millions d’euros .....</i>	<i>44</i>
<b>IV. LES DIFFICULTÉS PERSISTANTES LIÉES AU TEMPS DE TRAVAIL DANS LA POLICE NATIONALE.....</b>	<b>45</b>
<b>A. 26,5 MILLIONS D’EUROS SONT À NOUVEAU PRÉVUS POUR LIMITER LE FLUX D’HEURES SUPPLÉMENTAIRES MAIS LAISSENT SUBSISTER UN STOCK CRITIQUE .....</b>	<b>45</b>
<b>B. UN NOUVEAU CYCLE HORAIRE EN REMPLACEMENT DE LA VACATION FORTE DEVANT FAIRE SES PREUVES .....</b>	<b>48</b>
1. <i>Un abandon de la vacation forte prévisible mais tardif.....</i>	<i>48</i>
2. <i>Un nouveau régime cyclique équilibré qui doit recueillir l’adhésion des effectifs, notamment les policiers travaillant la nuit.....</i>	<i>49</i>

**DEUXIÈME PARTIE**  
**LE PROGRAMME 207 « SÉCURITÉ ET ÉDUCATION ROUTIÈRES »**  
**ET LE CAS « CONTRÔLE DE LA CIRCULATION**  
**ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS »**

<b>I. OBSERVATIONS GÉNÉRALES SUR LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE</b>	<b>53</b>
<b>A. LA MORTALITÉ ROUTIÈRE RESTE STABLE EN 2019 .....</b>	<b>53</b>
1. <i>L’année 2019 confirme les bons chiffres de la mortalité routière obtenus en 2018, le plus bas historique jamais atteint .....</i>	<i>53</i>
2. <i>Le nombre de blessés hospitalisés diminue en 2019 .....</i>	<i>55</i>
3. <i>Au sein de l’Union européenne la France reste dans la moyenne et dispose d’une marge d’amélioration .....</i>	<i>56</i>
4. <i>Une année 2020 marquée par une baisse sans précédent de la mortalité mais en trompe l’œil en raison de la période de confinement .....</i>	<i>56</i>
5. <i>Le nouvel indicateur « tués hors autoroute hors agglomération » met en évidence une légère baisse entre 2018 et 2019 .....</i>	<i>59</i>
<b>B. UNE COMMUNICATION EN ÉVOLUTION .....</b>	<b>59</b>
1. <i>Un poste légèrement sous-budgété en 2021 .....</i>	<i>59</i>
2. <i>Une nouvelle stratégie de communication qui a dû s’adapter à la hausse des grands excès de vitesse durant la crise sanitaire .....</i>	<i>60</i>

---

C. RELANCÉE EN 2019, LA RÉFORME DU PERMIS DE CONDUIRE VISE NOTAMMENT UNE RÉDUCTION DU COÛT ET DES DÉLAIS D'ATTENTE.....	61
1. Un délai d'attente médian impacté en 2020 par la crise sanitaire mais qui retrouverait en 2021 son niveau cible de 42 jours.....	61
2. Le coût unitaire moyen du permis de conduire stabilisé légèrement au-dessus des 65 euros .....	62
<b>II. OBSERVATIONS SUR LE PROGRAMME 207 « SÉCURITÉ ET ÉDUCATION ROUTIÈRES ».....</b>	<b>64</b>
A. UNE HAUSSE SIGNIFICATIVE DES CRÉDITS D'ÉTUDE ET D'EXPERTISE (ACTION 01) .....	65
B. DES DÉPENSES DE COMMUNICATION STABLES (ACTION 02).....	65
C. D'AVANTAGE DE CRÉDITS CONSACRÉS AU FONCTIONNEMENT ET À LA RÉNOVATION DES CENTRES D'EXAMEN ET UNE OPÉRATION « PERMIS À UN EURO » MIEUX CALBRÉE (ACTION 03).....	65
1. Une hausse des dépenses de fonctionnement et d'investissement principalement consacrées aux centres d'examen.....	66
2. Surbudgétées pendant plusieurs années, les dépenses d'intervention liées au « permis à un euro par jour » sont mieux ajustées en 2021 .....	66
<b>III. OBSERVATIONS SUR LE COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE « CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS » ..</b>	<b>67</b>
A. UNE ARCHITECTURE COMPLEXE QUI A PERDU DE VUE L'OBJECTIF INITIAL D'ACCEPTATION DE LA POLITIQUE DE CONTRÔLE AUTOMATISÉ DES INFRACTIONS ROUTIÈRES.....	67
1. Une architecture trop complexe.....	67
2. Un CAS qui contrevient au principe de spécialité et qui ne participe plus assez à l'objectif d'acceptabilité de la politique de contrôle automatisé.....	69
B. POUR 2021, LES ESTIMATIONS DU PRODUIT DES AMENDES S'ÉLÈVENT À PRÈS DE 2 MILLIARDS D'EUROS .....	69
1. Les amendes forfaitaires radars retrouveraient en 2021 un niveau proche de 2017, c'est-à-dire antérieur au mouvement des « gilets jaunes » .....	69
2. Les recettes des amendes forfaitaires hors-radars et des amendes forfaitaires majorées se situeraient à un niveau inédit en 2021 .....	70
3. Un montant prévisionnel de recettes affectées au CAS qui dépend principalement des recettes de la section 2. ....	70
4. Des recettes fortement impactées en 2020 par la crise sanitaire mettant en exergue les défauts de construction du CAS.....	71
C. DES DÉPENSES STABLES SUR LES PROGRAMMES 751 ET 753, EN LÉGÈRE HAUSSE SUR LES PROGRAMMES 754 ET 755.....	73
D. LES CRÉDITS DU PROGRAMME 751 SONT STABLES ET S'INSCRIVENT DANS LA CONTINUITÉ DE LA STRATÉGIE RADARS.....	74
1. Le PLF 2021 relance le programme d'acquisition de radars autour des radars tourelles, urbains et mobiles embarqués.....	74
2. Un vandalisme en baisse mais un taux de transformation des messages d'infraction en nette diminution.....	77
3. Les crédits de l'ANTAI restent au même niveau qu'en 2020.....	78
4. Une modernisation du Système national de permis de conduire .....	80

E. LE SUCCÈS DU PROCÈS-VERBAL ÉLECTRONIQUE (PVÉ).....	81
1. La dotation du programme 753 est inchangée en 2020 .....	81
2. Le PVé, un outil dont la diffusion au sein des collectivités territoriales est désormais presque achevée .....	81
3. Un programme 753 dont l'existence n'est pas justifiée .....	81
F. LES CRÉDITS REVERSÉS AUX COLLECTIVITÉS TERRITORIALES SONT EN HAUSSE .....	82
1. La réforme du stationnement payant n'a pas conduit pour l'instant à une baisse des recettes affectées à la section 2 du compte d'affectation spéciale (programme 754 et 755) ...	82
2. L'utilisation des amendes de la circulation par les collectivités territoriales, exposée dans un « jaune budgétaire », fait, depuis 2018, l'objet d'un effort de transparence qu'il convient de poursuivre .....	83
G. L'ÉTAT BÉNÉFICIE EN RAISON DE LA HAUSSE DES « AF HORS RADARS ET AFM » DU COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE D'UNE AUGMENTATION DE SES CRÉDITS .....	84
<b>LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.....</b>	<b>85</b>
<b>EXAMEN DE L'ARTICLE RATTACHÉ .....</b>	<b>87</b>
• <b>ARTICLE 67 (nouveau) Demande de rapport sur la création des secrétariats         généraux pour l'administration du ministère de l'intérieur et ses effets sur les         effectifs et les crédits de fonctionnement de la gendarmerie nationale .....</b>	<b>87</b>
<b>EXAMEN EN COMMISSION.....</b>	<b>89</b>
<b>LISTE DES PERSONNES ENTENDUES .....</b>	<b>105</b>
<b>ANNEXE.....</b>	<b>107</b>

## LES PRINCIPALES OBSERVATIONS DU RAPPORTEUR SPÉCIAL

### **Pour les crédits des programmes « Gendarmerie nationale » et « Police nationale »**

1. Pour les programmes « Police nationale » et « Gendarmerie nationale », à périmètre courant, les crédits de paiement (CP) demandés pour 2021 sont en hausse de 1,07 %, par rapport à 2020 tandis que les demandes d'autorisations d'engagement (AE) sont en baisse de 0,29 %, l'année 2020 ayant été marquée par le niveau particulièrement élevé des AE liées à la passation de marchés immobiliers.
2. Le présent projet de loi de finances poursuit la **trajectoire de hausse des dépenses de personnel constatée sur les précédents budgets, de 1,8 % pour la police nationale et de 0,5 % pour la gendarmerie nationale**. Cette hausse s'explique principalement par le niveau important des recrutements et l'ampleur des mesures indemnitaires.
3. Les forces de sécurité intérieure bénéficieront de près de **1 500 créations de postes (317 ETP pour la gendarmerie nationale et 1 145 ETP pour la police nationale)**, conformément au projet d'augmenter leurs effectifs de 10 000 ETP sur le quinquennat.
4. Les mesures catégorielles prévues pour 2021 sont supérieures de **23,14 millions d'euros hors CAS « Pensions » pour le programme 176 « Police nationale » à ce qui est prévu par le triennal**, confirmant l'absence de maîtrise des dépenses de personnel de la police nationale observée depuis plusieurs années. Ce dépassement s'explique par les **protocoles de revalorisation du 11 avril 2016, dont la mise en œuvre se poursuit, et des mesures nouvelles, comme la création d'une indemnité forfaitaire de nuit (15 millions d'euros)**. Le gouvernement évoque en outre des **propositions coûteuses, comme la gratuité dans les transports pour les policiers (environ 60 millions d'euros par an), susceptibles de diminuer les marges de manœuvre disponibles en matière de dépenses d'investissement et de fonctionnement**.
5. En ne prenant en compte que les dépenses inscrites dans la mission « Sécurités », les dépenses de fonctionnement et d'investissement de la police et de la gendarmerie nationales sont en baisse de 8,8 % en AE et de 0,3 % en CP. La part des dépenses de personnel dans l'ensemble des dépenses des deux programmes devrait poursuivre en 2021 la hausse entamée en 2018 et **dépasser les 90 % pour la police nationale** et les 85 % pour la gendarmerie nationale.
6. **En prenant en compte le plan de relance, ces déséquilibres apparaissent toutefois fortement limités**. En retenant une hypothèse faible, le rapporteur spécial estime ainsi que **l'évolution des dépenses de fonctionnement et d'investissement de la gendarmerie nationale dépasserait très largement les 20 %**.

Cette évolution devrait permettre **d'importantes avancées en matière d'équipements (armes, caméras-piétons, gilets tactiques)**. Le plan de relance souffre toutefois d'une **grande opacité, empêchant le Parlement de disposer d'une vision pleinement consolidée de l'ensemble des crédits destinés aux deux responsables de programme en 2021**.

7. Pour 2021, le programme 176 « Police nationale » comporte 133 millions d'euros pour le **renouvellement du parc automobile de la police**, auxquels s'ajoutent les 37 millions d'euros (en AE) ouverts en cours de gestion par la troisième loi de finances rectificative pour 2020. De même, plus de 4 500 véhicules pourront être commandés sur les crédits du programme 152 « Gendarmerie nationale » et sur les crédits du plan de relance en 2021. Au total, **le rapporteur spécial approuve l'objectif du gouvernement de remplacer un véhicule opérationnel sur quatre pour les deux forces d'ici à fin 2022**.

8. Le plan de relance comporte également un **effort inédit en matière d'immobilier, puisque les crédits dont pourront bénéficier les deux forces en la matière pourrait dépasser 1 milliard d'euros** sur la période 2021-2022. La police nationale participe à l'appel à projets du plan de relance à hauteur de 740 millions d'euros, ce qui apparaît comme une évolution importante permettant d'amorcer l'effort de réhabilitation de son patrimoine. Ce montant s'élève à 444 millions d'euros pour la gendarmerie nationale.

9. L'effort immobilier et en matière de moyens mobiles apporte **une réponse à une préoccupation récurrente du Sénat**. Le présent plan de relance doit toutefois impérativement s'inscrire dans la durée et être à l'origine **d'une nouvelle dynamique, entraînant une hausse structurelle de la part des dépenses d'investissement et de fonctionnement** dans l'ensemble des crédits pour assurer pleinement le maintien des capacités opérationnelles des deux forces.

10. Les précédents plans d'équipement dont ont bénéficié la police et la gendarmerie nationales ont été marqués par l'effet « stop and go », qui pourrait également caractériser le plan de relance. Par ailleurs, ce plan s'inscrit dans un **contexte d'augmentation des dépenses de personnel**, sous le double effet des recrutements et des mesures indemnitaires. Ces dernières, qui sont difficilement pilotables devraient poursuivre leur tendance à la hausse et créer à nouveau un effet d'éviction des dépenses d'investissement et de fonctionnement une fois le plan de relance passé, ce qui appelle donc à une prudence particulière.



**Pour les crédits du programme « Sécurité et éducation routières »  
et du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation  
et du stationnement routiers »**

1. L'année 2019 s'inscrit dans la continuité des chiffres historiquement bas de l'année **2018 (3 488 décès)** avec **3 498 décès** en France. Dans l'**Hexagone**, le nombre de tués<sup>1</sup> en 2019 a ainsi fortement baissé par rapport au point haut atteint en 2016 (233 décès de moins) et se situe à un niveau équivalent à celui de 2018, puisqu'il est de 3 244 décès (4 décès de moins par rapport à 2018). Tandis que dans les **Outre-mer**, le nombre de tués connaît une légère hausse (+ 5,8 % par rapport à 2018) avec 162 décès dans les départements d'outre-mer et 92 dans les collectivités et pays d'outre-mer.

2. Le **nouveau sous-indicateur 1.1.3** « nombre de tués hors agglomération hors autoroutes » (HAHA), créé au sein du programme 207, fait apparaître que ce réseau a enregistré 72 tués de moins entre 2018 (2 016 tués) et 2019 (1 944 tués).

3. Alors que le nombre d'accidents est stable par rapport à 2018 (- 0,1 %), le **nombre de blessés hospitalisés** enregistre une nouvelle baisse en 2019 (- 7,5 % par rapport à 2018). Un indicateur « blessés graves » ou « blessés hospitalisés » pourrait être utilement introduit dans le prochain projet annuel de performance.

4. Parmi les différentes catégories d'usagers les **cyclistes** représentent la seule catégorie dont la mortalité augmente tendanciellement et la seule où le nombre de décès en 2019 (187) est nettement supérieur à celui de 2010 (140).

**Sur le programme 207 « Sécurité et éducation routières »**

5. Les crédits inscrits sur le programme 207 « Sécurité et éducation routières » de la mission « Sécurités » sont de **41,18 millions d'euros** (soit une légère baisse de 4,1 % en AE et 3,3 % en CP par rapport à 2020).

6. Relancée en 2019, la **réforme du permis de conduire** vise une réduction du coût et des délais d'attente grâce notamment à la mise en œuvre des 10 mesures présentées le 2 mai 2019 (augmentation de la durée d'apprentissage sur simulateur, conversion plus rapide du permis « boîte automatique » en permis classique, développement de la conduite supervisée etc).

7. Le **délai d'attente médian** impacté en 2020 par la crise sanitaire, retrouverait en 2021 son niveau cible de 42 jours. Quant à son coût moyen pour l'administration, parvenu à un point d'équilibre, il devrait se stabiliser à environ 65 euros.

8. Subbudgétées pendant plusieurs années, les dépenses d'intervention liées au « **permis à un euro par jour** » sont mieux ajustées en 2021. La prévision tient en effet mieux compte de la réalité des prêts financés et fixe l'enveloppe consacrée à ce dispositif à 2,8 millions d'euros (contre 6,55 millions d'euros en 2020).

---

<sup>1</sup> Le nombre annuel de tués est le premier indicateur de performances (1.1) de l'objectif n° 1 « Mobiliser l'ensemble de la société sur la sécurité routière pour réduire le nombre d'accidents et de tués sur la route » du programme 207 « Sécurité et éducation routières » du projet de loi de finances 2021.

**Sur le compte d'affectation spéciale  
« Contrôle de la circulation et du stationnement routiers »**

Les recettes

9. Le **produit total des amendes** de la circulation et du stationnement est évalué à un montant inédit de **1,96 milliard d'euros** (soit +6,7 % par rapport à la LFI 2020).

**Les recettes des radars automatiques** sont estimées à **809 millions d'euros** (contre 729 millions d'euros en LFI 2020), elles se situeraient alors à un niveau proche de celui de 2017 (824,5 millions d'euros) avant le mouvement des « gilets jaunes ». Il convient cependant de noter que **cette estimation repose sur des hypothèses qui à ce jour sont loin d'être réalisées** : retour à un taux de disponibilité de 93 %, déploiement de 4 700 radars (dont 1 200 radars tourelles) et absence d'évènements extérieurs tels que la crise sanitaire et la période de confinement en 2020.

De leur côté, les prévisions des recettes d'amendes forfaitaires majorées et d'amendes forfaitaires hors radars augmentent à nouveau pour s'établir à 1 151 millions d'euros dans le PLF 2021.

10. Comme en 2020, le **montant prévisionnel de recettes affectées au CAS** se situe à un haut niveau. En effet, sur les 1 960 millions d'euros de prévision de recettes, **1 611 millions d'euros** (soit 82 %) lui reviennent. Le reste des recettes (18 %) est consacré au financement de l'AFITF (278 millions d'euros), du Fonds pour la modernisation des établissements de santé publics ou privés (26 millions d'euros) et du budget général (45 millions d'euros).

11. **L'architecture du CAS est toujours aussi complexe.** C'est pourquoi afin d'améliorer sa lisibilité le rapporteur propose de le réformer en simplifiant le circuit budgétaire : fusion des programmes 752 et 753 suppression des enchevêtrements croisés, réflexion à mener sur l'intérêt de conserver deux sections, ainsi que l'abondement au budget général, etc.

Le programme 751

12. Les crédits du programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière », les seuls pilotables, sont stables (-1,2%) et couvrent les coûts relatifs au développement et au maintien en condition opérationnelle des radars et une partie de la subvention à l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI).

Le PLF 2021 s'inscrit dans la stratégie définie lors du comité interministériel de sécurité routière (CISR) du 2 octobre 2015 et réaffirmée par le CISR du 9 janvier 2018 réuni par le Premier ministre puisqu'il prévoit notamment un **retour à l'objectif de 4 700 appareils.**

13. Ainsi, l'action n°1 « Dispositif de contrôle » est dotée de 186,9 millions d'euros dont 57,55 millions d'euros en crédits d'investissement destinés notamment à l'acquisition de 500 **nouveaux radars urbains et tourelles.**

14. Conformément à l'objectif de la mesure n°2 du CISR du 2 octobre 2015, il est aussi prévu de **poursuivre l'externalisation de la conduite des voitures radars** pilotées par des prestataires privés avec un parc de **223 voitures radars externalisées** au 31 décembre 2021.

*L'article 49 de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF) fixe au 10 octobre la date limite pour le retour des réponses aux questionnaires budgétaires.*

*À cette date, 84 % des réponses étaient parvenues au rapporteur spécial pour les programmes « Police nationale » et « Gendarmerie nationale » et 100 % pour le programme « Sécurité et éducation routières ».*



## PREMIÈRE PARTIE LES PROGRAMMES 176 « POLICE NATIONALE » ET 152 « GENDARMERIE NATIONALE »

En préambule, le rapporteur spécial rappelle que la police et la gendarmerie nationales exercent des missions de sécurité intérieure communes. La répartition du territoire entre les zones de compétence de la police et de la gendarmerie nationales est historiquement liée au cadre juridique relatif au régime de la police d'État<sup>1</sup>.

En 2020, la police nationale est compétente sur environ 4 % du territoire, rassemblant 48 % de la population et la majorité des infractions. La population située en zone gendarmerie devrait toutefois connaître une hausse importante (d'un million de personnes environ d'ici à 2022, soit 70 % de la hausse totale de la population française en métropole, 80 % outre-mer). La gendarmerie nationale est en outre compétente sur 85 % du réseau routier, 94 % du linéaire frontalier, 85 % du linéaire côtier. En outre, et à l'encontre de l'image rurale véhiculée par l'historique de l'institution, 79 % des forces de gendarmerie exercent en 2020 leur mission sur des territoires urbains ou péri-urbains<sup>2</sup>.

### I. HORS PRISE EN COMPTE DU PLAN DE RELANCE, UNE POURSUITE DE LA DÉRIVE DES DÉPENSES DE PERSONNEL AU DÉTRIMENT DES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT ET D'INVESTISSEMENT

#### A. UNE AUGMENTATION DES CP ET UNE LÉGÈRE BAISSSE DES AE

##### 1. Une augmentation modérée des CP et une baisse des AE expliquée par le niveau élevé des dépenses engagées en 2020 par la gendarmerie nationale...

#### Comparaison des crédits ouverts en 2020 et demandés en 2021 à périmètre courant

*(en millions d'euros, en %)*

		Crédits ouverts en 2020	Crédits demandés en 2021	Évolution 2020-2021
Police nationale	AE	11 066,08	11 207,28	1,28%
	CP	10 964,13	11 137,81	1,58%
Gendarmerie nationale	AE	9 764,35	9 563,26	- 2,06%
	CP	8 959,98	9 000,42	0,45%
Total	AE	20 830,43	20 770,54	- 0,29%
	CP	19 924,11	20 138,23	1,07%

Source : commission des finances du Sénat (d'après les documents budgétaires)

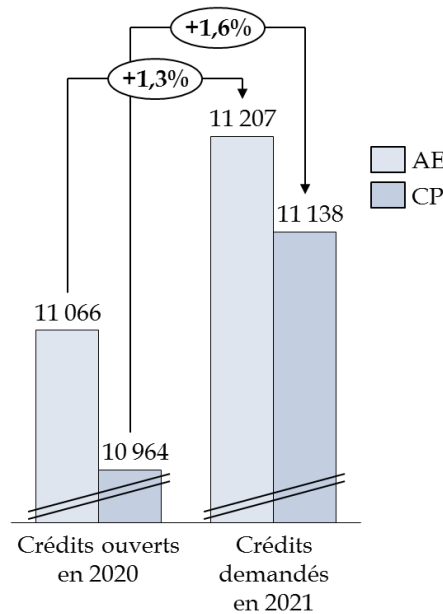
<sup>1</sup> Inscrit aux articles L. 2214-1 et suivants, et R. 2214-1 et suivants du code général des collectivités territoriales, ainsi qu'aux articles R. 431-2 et R. 431-3 du code de la sécurité intérieure.

<sup>2</sup> Données DGGN.

Pour les programmes « Police nationale » et « Gendarmerie nationale », à périmètre courant, les crédits de paiement (CP) demandés sont en hausse de 1,07 %, par rapport à 2020 tandis que les demandes d'autorisations d'engagement (AE) sont en baisse de 0,29 %, qui s'explique intégralement par la baisse des AE demandées pour la gendarmerie nationale. La baisse en AE provient en partie du fait que des marchés immobiliers de la gendarmerie ont été passés en 2020, entraînant une forte consommation d'AE.

### Comparaison des crédits ouverts en 2020 et demandés en 2021 pour la police nationale

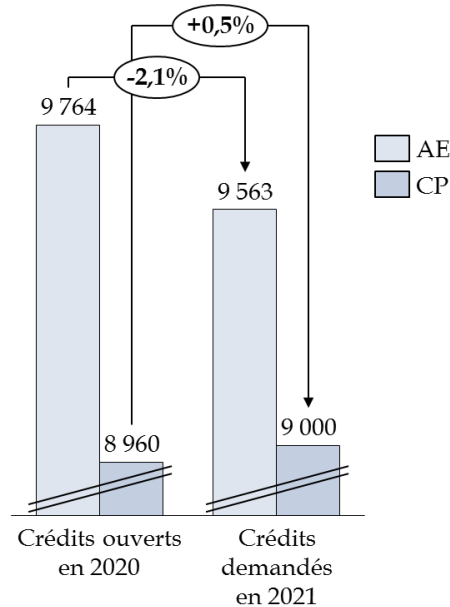
(en millions d'euros, en %)



Source : commission des finances du Sénat  
(d'après les documents budgétaires)

### Comparaison des crédits ouverts en 2020 et demandés en 2021 pour la gendarmerie nationale

(en millions d'euros, en %)



Source : commission des finances du Sénat (d'après les documents budgétaires)

Par rapport aux crédits consommés au début du quinquennat précédent, les crédits demandés en 2020 progressent de 16,86 % en CP et de 22,5 % en AE.

### Comparaison des crédits consommés en 2012 et demandés en 2021

(en millions d'euros, en %)

		Crédits consommés en 2012	Crédits demandés en 2021	Évolution
Police nationale	AE	9 127,70	11 207,28	22,78%
	CP	9 205,30	11 137,81	20,99%
Gendarmerie nationale	AE	7 881,90	9 563,26	21,33%
	CP	7 849,30	9 000,42	14,67%
Total	AE	17 009,60	20 770,54	22,11%
	CP	17 054,60	20 138,23	18,08%

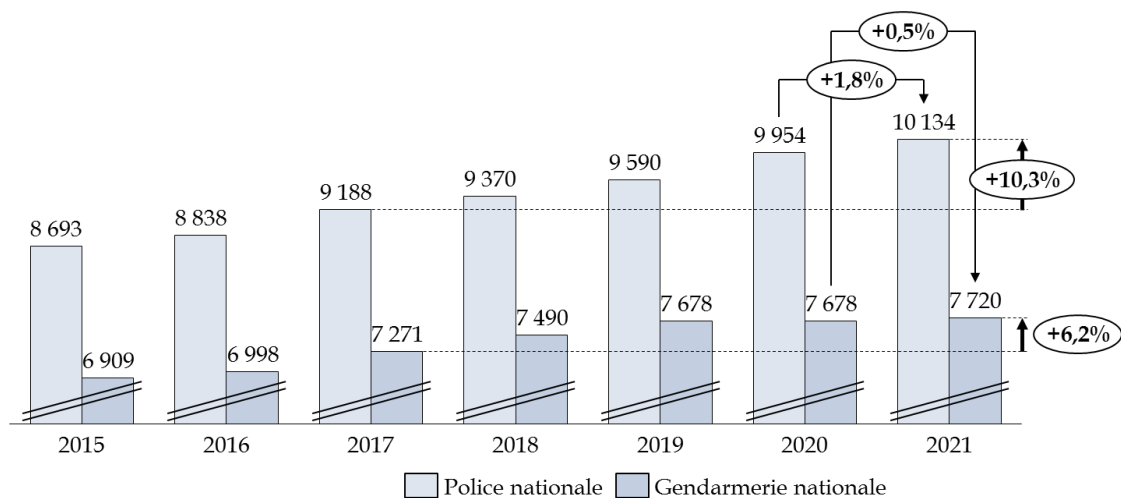
Source : commission des finances du Sénat (d'après les documents budgétaires)

## 2. Une forte hausse des dépenses de personnel

Le présent projet de loi de finances poursuit la trajectoire de hausse des dépenses de personnel constatée sur les précédents budgets, de 1,8 % pour la police nationale et de 0,5 % pour la gendarmerie nationale à périmètre courant.

### Évolution des dépenses de personnel de la police et de la gendarmerie nationales<sup>1</sup>

(en AE/CP, CAS « Pensions » compris)



Source : commission des finances du Sénat (d'après les documents budgétaires)

Cette hausse s'explique principalement par le **niveau important des recrutements** et **l'ampleur des mesures indemnitaires**.

#### **B. DES DÉPENSES DE PERSONNEL DOPÉES PAR LA POURSUITE DU PLAN DE RECRUTEMENT QUINQUENNAL ET PAR LES MESURES INDEMNITAIRES ET CATÉGORIELLES**

La hausse des dépenses de personnel s'explique par des évolutions en partie non pilotables (glissement vieillesse technicité, indemnisation de jours de compte épargne temps, corrections techniques). **D'autres, en revanche, résultent directement des mesures prises par le gouvernement : les recrutements et les mesures indemnitaires et catégorielles, notamment.**

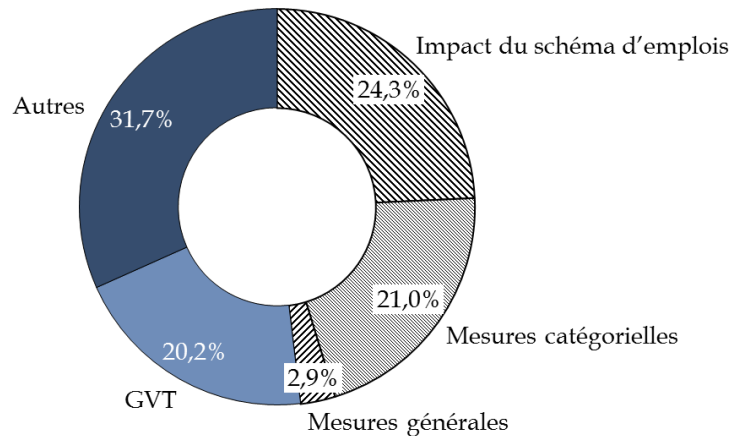
<sup>1</sup> Les chiffres présentés sont à périmètre courant, et ne prennent pas en compte un transfert sortant de 221 millions d'euros pour la police nationale et de 14,6 millions d'euros pour la gendarmerie nationale.



Pour la police nationale, l'effet des mesures indemnitaires et du schéma d'emploi sont comparables et explique à lui seul près de la moitié de l'augmentation des dépenses de personnel.

### Principaux facteurs de l'évolution de la masse salariale de la police nationale

(en % de la différence des crédits ouverts en 2020 et demandés en PLF 2021, hors CAS « Pensions »)



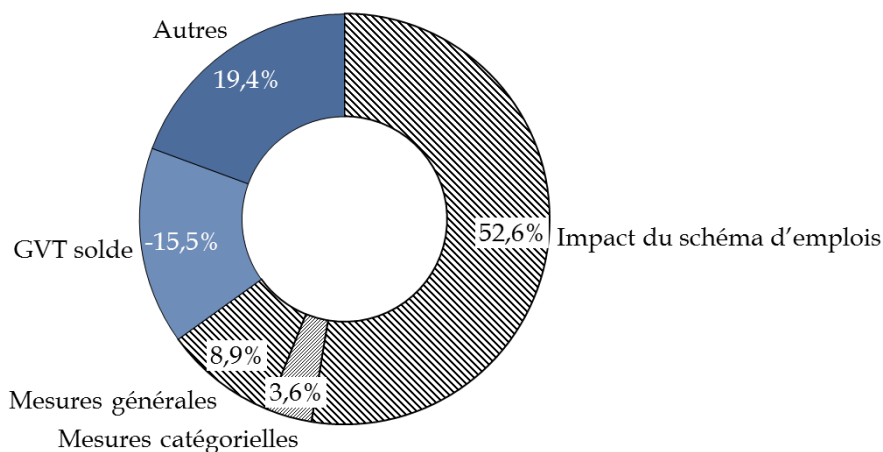
Note de lecture : les dépenses hachurées regroupent les dépenses pilotables.

Source : commission des finances du Sénat (d'après les documents budgétaires)

Pour la gendarmerie nationale, plus de la moitié de la variation des dépenses de personnel entre 2020 et 2021 s'explique par le coût du schéma d'emploi.

## Principaux facteurs de l'évolution de la masse salariale de gendarmerie nationale

(en % de la différence des crédits ouverts en 2020 et demandés en PLF 2021, hors CAS « Pensions »)



Note de lecture : les dépenses hachurées regroupent les dépenses pilotables.

Source : commission des finances du Sénat (d'après les documents budgétaires)

### 1. Le schéma d'emploi : une poursuite du plan présidentiel de recrutements

L'année 2021 devrait, à nouveau, être marquée par une hausse importante des effectifs de la police et de la gendarmerie nationales, conformément à la tendance constatée depuis 2013.

Pour mémoire, le Président de la République s'est engagé à créer **10 000 emplois sur la période 2018/2022 pour renforcer les forces de sécurité intérieure**. Dans ce cadre, la police nationale bénéficie de 7 500 ETP et la gendarmerie nationale de 2 500 ETP.

Au total, les forces de sécurité intérieure devraient bénéficier, en 2021, de près de 1 500 créations de postes.

Dans ce cadre, la gendarmerie nationale devrait bénéficier de 317 nouveaux ETP, principalement au profit du corps des sous-officiers de la gendarmerie, qui correspondent au schéma d'emplois :

- +500 ETP, dans le cadre du plan présidentiel de création de 2 500 emplois entre 2018 et 2022 ;
- +27 ETP au profit du renseignement ;
- -33 ETP au titre de la rationalisation de l'administration centrale et des états-majors ;

- -177 ETP en renfort de l'administration territoriale de l'État.

Pour y parvenir, la gendarmerie devrait recruter 11 731 personnels, dont 114 officiers, 3 944 sous-officiers, 5 481 volontaires et 193 civils en primo recrutement. Outre les 317 créations nettes de postes, ces recrutements compenseront les départs du programme, estimés à 11 414 personnels.

Il est à noter qu'en tenant compte des transferts budgétaires et de la poursuite du plan de transformation du ministère, les créations nettes d'emplois sont ramenées à + 335 ETP.

### Schéma d'emploi de la gendarmerie nationale en 2021

(en ETP)

Catégorie d'emplois	Sorties prévues	Entrées prévues	Schéma d'emploi
Personnels administratifs cat A	61	63	2
Personnels administratifs cat B	185	213	28
Personnels administratifs cat C	145	159	14
Personnels techniques	269	324	55
Ouvriers d'État	23	0	-23
Officiers de gendarmerie	482	220	-262
Officiers du corps technique et administratif	32	39	7
Sous-officiers de gendarmerie	4 038	4 462	424
Sous-officiers du corps de soutien technique et administratif	397	470	73
Volontaires (gendarmes)	5 782	5 781	-1
<b>Total</b>	<b>11 414</b>	<b>11 731</b>	<b>317</b>

Source : commission des finances du Sénat (d'après les documents budgétaires)

De même, la police nationale connaîtra une augmentation de ses effectifs à hauteur de 1 145 ETP. Cette hausse se concentre sur le corps d'encadrement et d'application de la police nationale

**Schéma d'emploi de la police nationale en 2021**

(en ETP)

Catégorie d'emplois	Sorties prévues	Entrées prévues	Schéma d'emploi
Personnels administratifs cat A	157	339	182
Personnels administratifs cat B	95	220	125
Personnels administratifs cat C	477	524	47
Personnels techniques	189	241	52
Ouvriers d'État	15	0	-15
Hauts fonctionnaires, corps de conception et de direction et corps de commandement	490	269	-221
Corps d'encadrement et d'application	2 553	4 210	1 657
Personnels scientifique	59	177	118
Adjoints de sécurité	3 336	2 536	-800
<b>Total</b>	<b>7 371</b>	<b>8 516</b>	<b>1 145</b>

Source : commission des finances du Sénat (d'après les documents budgétaires)

Pour la police nationale, ce schéma d'emplois prévu en PLF 2021 est supérieur de 12,11 millions d'euros à celui prévu dans le triennal.

**2. Le poids persistant des mesures de revalorisation**

La police et la gendarmerie nationales ont mis en œuvre, depuis 2016, divers protocoles de revalorisation indemnitaire qui continueront à produire leurs effets en 2021, alimentant le dérapage des dépenses de personnel.

### **Les protocoles de revalorisation indemnitaire obtenus dans la police et la gendarmerie nationales à partir de 2016**

Les policiers et les gendarmes ont obtenu, en avril 2016, la signature de deux protocoles leur accordant d'importantes mesures de revalorisation des carrières et des rémunérations<sup>1</sup>. Les coûts supplémentaires liés à ces protocoles sont estimés par le ministère de l'intérieur à 470 millions d'euros en 2022, hors contribution au CAS « Pensions ». En outre, ainsi que le relevait la Cour des comptes<sup>2</sup>, l'ensemble de ces mesures catégorielles a un coût annuel élevé et mal maîtrisé, puisqu'elles prévoient également des avancements massifs par repyramidage des corps, augmentant mécaniquement la part des gradés les plus élevés, et les dépenses de personnel associées.

Ce dernier a été suivi d'un autre protocole, conclu le 19 décembre 2018<sup>3</sup> avec les syndicats de police nationale dans le contexte de la forte activité générée par le mouvement des « gilets jaunes ».

Source : commission des finances du Sénat

Pour la gendarmerie nationale, les mesures générales génèrent un surcoût de 2,53 millions d'euros hors CAS « Pensions » par rapport à ce qui avait été prévu dans le triennal pour 2021. Par ailleurs, le poids du protocole du 11 avril 2016 s'atténue fortement.

#### **Coût des mesures mises en œuvre dans le cadre du protocole du 11 avril 2016**

(en millions d'euros)

2016	2017	2018	2019	2020	2021
1,36	45,75	27,29	20,76	11,06	1,14

Source : commission des finances du Sénat (d'après les réponses aux questionnaires budgétaires)

**La situation est plus défavorable pour la police nationale.** Les mesures catégorielles prévues pour 2021 sont ainsi supérieures de 23,14 millions d'euros hors CAS « Pensions » pour le programme 176 « Police nationale » à ce qui est prévu par le triennal<sup>4</sup>. Même si ce cadre a été largement rendu caduc par la crise sanitaire, **ce dépassement traduit**

<sup>1</sup> Il s'agit, notamment, de la transposition pour la police et la gendarmerie nationale du protocole de modernisation des parcours professionnels, des carrières et des rémunérations (PPCR).

<sup>2</sup> Cour des comptes, référé au Premier ministre du 13 mars 2018 sur les rémunérations et le temps de travail dans la police et la gendarmerie nationales.

<sup>3</sup> Ce protocole fait suite à un amendement du gouvernement adopté par l'Assemblée nationale, qui prévoyait de « de financer une prime exceptionnelle de 300 € qui sera versée aux 111 000 policiers et militaires qui ont participé aux récentes opérations [de maintien de l'ordre] ».

<sup>4</sup> Loi n° 2018-32 du 22 janvier 2018 de programmation des finances publiques pour les années 2018 à 2022.

**l'absence de maîtrise des dépenses de personnel de la police nationale constaté depuis plusieurs années<sup>1</sup>.**

**Ce dépassement s'explique notamment par l'actualisation des mesures du protocole signé le 11 avril 2016. Plusieurs mesures budgétées en totalité sur l'exercice 2020 ont été réparties sur le triennal 2020-2023. Ces protocoles entraînent par exemple en 2021 une réforme des voies d'avancement des gardiens de la paix, dont le coût est évalué à 25 millions d'euros sur cinq ans, permettant un avancement semi-automatique au grade de brigadier après 25 ans de service et un plan de valorisation de la filière investigation (avancement accéléré, revalorisation de la prime OPJ à hauteur de 20 %, augmentation du nombre de formateurs).**

**Les mesures nouvelles prévues en 2021 s'élèvent à 18,73 millions d'euros, et comprennent notamment la création d'une indemnité forfaitaire de nuit à hauteur de 15 millions d'euros (initialement prévue à hauteur de 10 millions d'euros)<sup>2</sup>, censée accompagner la montée en puissance d'un nouveau cycle de travail et éviter les écueils rencontrés lors de l'expérimentation de la vacation forte (voir *infra* IV B).**

Le ministre de l'intérieur a également indiqué vouloir relancer « *le projet de gratuité des transports pour les forces de l'ordre* », qui existe déjà pour les gendarmes, et constitue une attente forte des policiers, mais serait extrêmement coûteux pour le programme. Le rapporteur spécial rappelle que cet avantage constitue pour les militaires une contrepartie de leur disponibilité permanente et de leur mobilité totale. En outre, le DGPN a indiqué en audition que l'idée, évoquée par le passé, de demander aux policiers bénéficiant de cette gratuité de se signaler au personnel de bord afin de pouvoir intervenir en cas d'incident a été abandonnée. **En tout état de cause, le coût d'un tel projet, s'il devait être supporté par le programme 176 « Police nationale », s'élèverait à environ 60 millions d'euros par an, diminuant d'autant les marges de manœuvre disponibles pour les crédits de fonctionnement et d'investissement.**

---

<sup>1</sup> Rapport général n° 140 (2019-2020) de M. Philippe DOMINATI, fait au nom de la commission des finances, déposé le 21 novembre 2019.

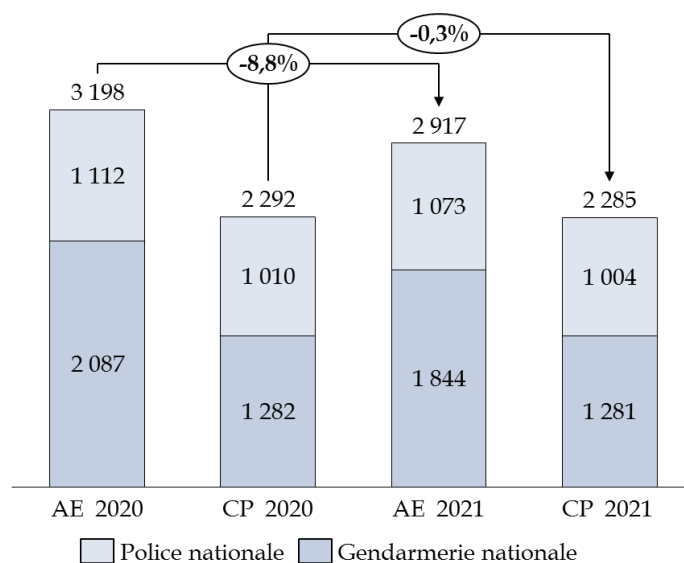
<sup>2</sup> Communiqué de presse de Gérald Darmanin, ministre de l'intérieur, 13 octobre 2020.

### C. À L'INVERSE, LES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT ET D'INVESTISSEMENT CONNAISSENT UNE BAISSÉ

Les dépenses hors titre 2, regroupant les dépenses de fonctionnement et d'investissement, sont en baisse de 8,8 % en AE pour les deux programmes et de 0,3 % en CP.

#### Évolution des AE et CP hors dépenses de personnel

(en millions d'euros)



Source : commission des finances du Sénat (d'après les documents budgétaires)

#### D. UN RATIO DÉPENSES DE PERSONNEL/TOTAL POURSUIVANT SON AUGMENTATION

La part des dépenses de personnel dans l'ensemble des dépenses des deux programmes devrait poursuivre en 2021 la hausse entamée en 2018 et **dépasser les 90 % pour la police nationale** et les 85 % pour la gendarmerie nationale. La différence entre les deux forces s'explique notamment par le fait que les loyers des gendarmes hébergés ne sont pas inclus dans les dépenses de personnel<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Même si cet avantage ne peut être juridiquement regardé comme un avantage en nature, en raison des sujétions particulières auxquelles sont soumis les gendarmes.

**Part des dépenses de personnel dans le total des crédits**

(en millions d'euros)

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Police nationale</b>	<b>Titre 2</b>	8 692,72	8 837,90	9 187,97	9 369,52	9 589,63	9 954,39	10 133,94
	<b>Total</b>	9 702,57	9 957,80	10 359,61	10 555,80	10 727,50	10 964,13	11 137,81
	<b>Titre 2 / Total</b>	89,59%	88,75%	88,69%	88,76%	89,39%	90,79%	90,99%
<b>Gendarmerie nationale</b>	<b>Titre 2</b>	6 908,62	6 998,10	7 270,99	7 489,90	7 677,80	7 677,80	7 719,71
	<b>Total</b>	8 147,32	8 308,30	8 608,77	8 657,74	8 805,45	8 959,98	9 000,42
	<b>Titre 2 / Total</b>	84,80%	84,23%	84,46%	86,51%	87,19%	85,69%	85,77%
<b>Total pour les deux programmes</b>	<b>Titre 2</b>	15 601,34	15 836,00	16 458,96	16 859,42	17 267,43	17 632,19	17 853,65
	<b>Total</b>	17 849,89	18 266,10	18 968,38	19 213,54	19 532,95	19 924,11	20 138,23
	<b>Titre 2 / Total</b>	87,40%	86,70%	86,77%	87,75%	88,40%	88,50%	88,66%

Source : commission des finances du Sénat (d'après les documents budgétaires)

**En dix ans, le niveau des dépenses de personnel a ainsi augmenté de plus de 20 %, tandis que celui des dépenses de fonctionnement et d'investissement a légèrement baissé.**

**Évolution comparée des dépenses de personnel et des autres dépenses depuis 2011**

(en millions d'euros)

	2011	2021	Évolution 2011 / 2021
Titre 2	14 512,33	17 853,65	23,02%
Hors titre 2	2 294,49	2 284,58	- 0,43%

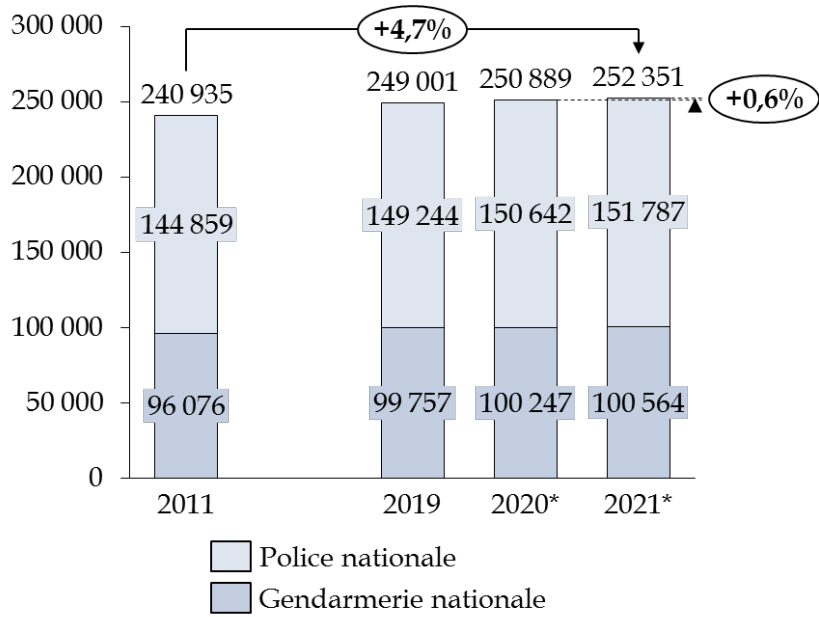
Source : commission des finances du Sénat (d'après les documents budgétaires)

En dix ans, les effectifs des deux forces ont par ailleurs augmenté de près de 5 %, le différentiel entre la progression des effectifs et celle des dépenses s'expliquant principalement par les dépenses indemnitaires.



### Évolution des effectifs des deux forces depuis 2011

(en ETP)



\* :prévision.

Source : commission des finances du Sénat (d'après les documents budgétaires)

## II. UN PLAN DE RELANCE BIENVENU POUR LA POLICE ET LA GENDARMERIE NATIONALES, SOUFFRANT TOUTEFOIS D'UNE GRANDE OPACITÉ ET QUI DOIT S'INSCRIRE DANS LA DURÉE POUR ÊTRE PLEINEMENT EFFICACE

### A. LA DIFFICILE PRISE EN COMPTE DU PLAN DE RELANCE

#### 1. L'absence de vision consolidée des dépenses dédiées aux deux forces

Le gouvernement a fait le choix de rassembler l'ensemble des crédits du plan de relance au sein d'une mission budgétaire *ad hoc*. Les crédits de ce plan affectés à la police et à la gendarmerie nationales ne sont donc pas inclus dans les chiffres présentés *supra*, qui ne retracent que ceux inscrits au sein de la mission « Sécurités » dans le projet de loi de finances pour 2021.

Une vision consolidée des crédits effectivement mis à disposition de la police et de la gendarmerie nationales en 2021 est donc rendue particulièrement difficile, puisque les documents budgétaires n'indiquent pas clairement l'affectation des crédits prévus par la mission « Plan de relance ». À titre d'exemple, le projet annuel de performance (PAP) de cette mission comprend une ligne relative au verdissement du parc automobile de l'État (180 millions d'euros en AE, 79 millions d'euros en CP en 2021), concernant « *les flottes de la police, de la gendarmerie, des douanes mais également de la pénitentiaire* », qui ne précise pas les modalités de cette répartition. De nombreuses dépenses, notamment dans le domaine de l'investissement immobilier, souffrent du même type d'imprécision, puisque les crédits seront alloués aux différents responsables de programmes sous la forme d'appel à projets en cours de gestion ou pendant l'examen du présent projet de loi de finances par le Parlement.

### **Les dépenses inscrites de la mission « Plan de relance » touchant totalement ou en partie la police et la gendarmerie nationales**

Les dépenses suivantes, inscrites dans le projet annuel de performance (PAP) de la mission « Plan de relance », sont susceptibles d'entraîner une augmentation des crédits mis à disposition des forces de sécurité intérieure :

- renforcement des moyens aériens de la gendarmerie nationale et de la sécurité civile : 41,6 millions d'euros en CP<sup>1</sup> ;
- le PAP prévoit le maintien en condition opérationnelle des hélicoptères et des avions<sup>2</sup> de la gendarmerie nationale (34 millions d'euros) en AE/CP ;
- verdissement du parc automobile de l'État (180 millions d'euros en AE, 79 millions d'euros en CP en 2021, concernant également la direction générale des douanes et des droits indirects et la direction de l'administration pénitentiaire) ;
- ajustement calibrage NEO (passage de 60 à 100 000 terminaux en extension année pleine) : 3,7 millions d'euros en AE et en CP (police et gendarmerie nationales) ;
- remise à niveau des écoles de la police nationale (8,8 millions d'euros en AE et en CP) : Les écoles de la police nationale, notamment les sites d'Oissel et de Nîmes connaissent un état de vétusté important et nécessitent donc des travaux d'entretien ;
- investissements immobiliers (101,2 M€ en AE et 101,5 M€ en CP) : rénovation de l'immobilier des secrétariats généraux pour l'administration du ministère de l'intérieur, déploiement des « Espaces France services » des sous-préfectures dans le but de réaliser de la médiation envers les populations fragiles, et les divers projets d'investissements immobiliers prévus par la police et la gendarmerie nationales. Là encore, le montant des crédits dédiés aux deux forces n'est pas précisé.

*Source : commission des finances, d'après les documents budgétaires*

## **2. Le renvoi de dépenses opérationnelles et traditionnelles dans le plan de relance**

L'examen des documents budgétaires révèle un risque de substitution de certaines dépenses relevant du fonctionnement régulier des forces de sécurité intérieure en dépenses labellisées « Plan de relance », ce qui semble avant tout traduire la volonté de « gonfler » son ampleur.

Ce phénomène concerne tout particulièrement les dépenses d'équipement. Ainsi, **aucune AE n'est prévue en matière d'achat d'armes au sein du programme « Gendarmerie nationale », ces dernières étant ouvertes dans la mission « Plan de relance ». Le montant des CP inscrits au sein du programme « Gendarmerie nationale » ne permettra par exemple de couvrir que les engagements des deux dernières années (pistolet**

<sup>1</sup> Dans le cadre du Plan de relance, 200 millions d'euros en AE et 20 millions d'euros en CP pour le programme 152 « Gendarmerie nationale » ont été ouverts par anticipation en loi de finances rectificative.

<sup>2</sup> Citation du projet annuel de performance de la mission « Plan de relance » particulièrement étonnante puisque la gendarmerie nationale ne dispose pas d'avions.

automatique Glock 26, Glock 19, pistolet mitrailleur HK UMP, HK G36 KA3, HK417, désignateur laser, monoculaire de vision nocturne pour Tikka, pistolets à impulsion électriques, batterie XPPM).

Les dépenses suivantes, prévues par le projet annuel de performance de la mission « Plan de relance », apparaissent comme relevant des dépenses courantes des forces de sécurité intérieure :

- achat d'armes (0 millions d'euros en AE et 1,1 million d'euros en CP) : ces crédits permettront notamment l'acquisition de *tasers* ;

- achat d'habillement (3,2 millions d'euros en AE et 41,6 millions d'euros en CP) : le plan de relance permettra de financer l'achat de gilets tactiques ;

- une dotation complémentaire prévue dans le plan de relance sera destinée à l'acquisition de caméras-piétons. En outre, le plan de relance comporte des dépenses relatives à l'acquisition de postes informatiques et périphériques.

En matière immobilière, le plan de relance prévoit des crédits d'investissement immobilier (en matière de rénovation énergétique notamment), mais également des crédits destinés à la gestion du parc immobilier (34,3 millions d'euros en AE et en CP) de l'ensemble du ministère d'intérieur. Il s'agit de divers travaux d'entretien du parc immobilier qui relèvent là encore davantage de dépenses courantes que de l'effort de relance.

## **B. UN EFFET INCONTESTABLEMENT SIGNIFICATIF DU PLAN DE RELANCE SUR LES DÉPENSES DES DEUX PROGRAMMES**

**La reconstitution des crédits finalement à la disposition de la direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN) et de la direction générale de la police nationale (DGPN) ne peut être retracée avec fiabilité, les responsables n'ayant pas eux-mêmes une vision consolidée des crédits qui pourront être à leur disposition, notamment en matière d'immobilier.**

Selon les informations transmises par la DGPN, **le montant total des crédits attribués de manière certaine à la police nationale en 2021 devrait dépasser les 100 millions d'euros.**

**Dépenses du plan de relance affectées à la police nationale,  
hors appels à projets et dépenses non arbitrées**

(en millions d'euros)

	2021		Total 2021-2022	
	AE	CP	AE	CP
	122,71	118,01	146,31	146,31
<b>Équipements</b>	<b>9,86</b>	<b>9,86</b>	<b>9,86</b>	<b>9,86</b>
10 000 caméras-piétons	4,17	4,17	4,17	4,17
Équipements spécialisé	5,69	5,69	5,69	5,69
<b>Immobilier</b>	<b>89,25</b>	<b>89,25</b>	<b>89,25</b>	<b>89,25</b>
Immobilier: TATE	10	10	10	10
Investissement immobilier	70,5	70,5	70,5	70,5
Remise à niveau des écoles de la police nationale	8,75	8,75	8,75	8,75
<b>Acquisition véhicules</b>	<b>23,6</b>	<b>18,9</b>	<b>47,2</b>	<b>47,2</b>

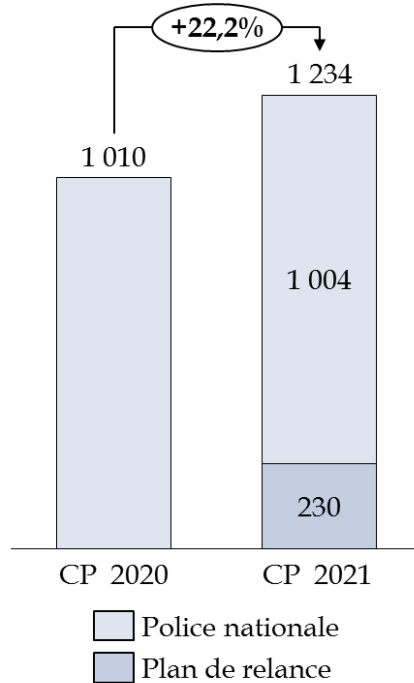
Source : cabinet du ministre de l'intérieur

Une fois prises en compte ces dépenses, et en intégrant uniquement 15 % du total des dépenses soumises aux résultats d'appels à projets<sup>1</sup>, le rapporteur spécial estime que l'évolution des dépenses de fonctionnement et d'investissement de la gendarmerie nationale dépasserait très largement les 20 %.

<sup>1</sup> 740 millions d'euros pour la police nationale.

**Hypothèse basse d'évolution des crédits de fonctionnement et d'investissement de la police nationale prenant en compte les crédits du plan de relance**

(en millions d'euros, en AE/CP)

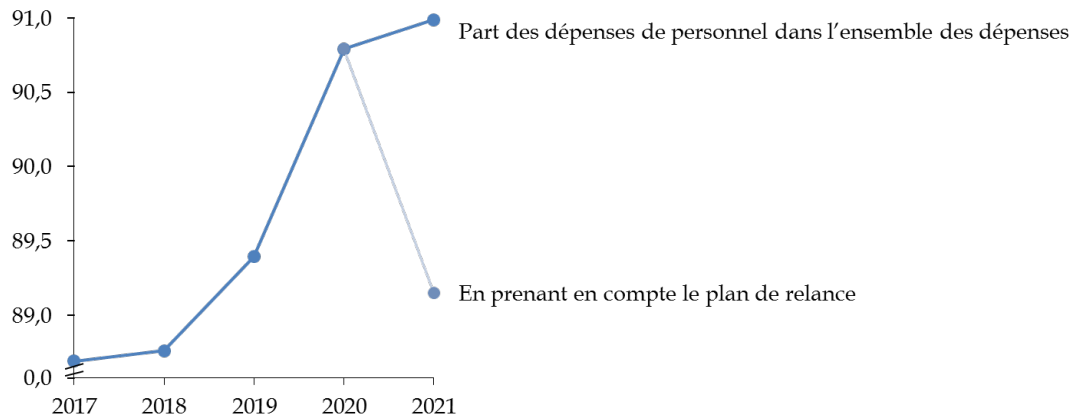


Source : commission des finances du Sénat  
(d'après les réponses de la DGPN)

Cette évolution modifierait de manière significative la part des dépenses de personnel dans le total des dépenses de la police nationale. Celle-ci passerait ainsi de 91 % à 89,15 % pour le programme « Police nationale » (en CP), en retenant une hypothèse basse.

### Hypothèse basse d'évolution de la part des dépenses de personnel dans l'ensemble des dépenses de la police nationale en prenant en compte le plan de relance

(en %, en CP)



Source : commission des finances du Sénat (d'après les réponses de la DGPN)

La DGPN indique qu'un travail est en cours pour déterminer les projets immobiliers éligibles au plan de relance, qui pourrait **augmenter sensiblement le montant total des dépenses au bénéfice de la police nationale (voir *infra*)**.

S'agissant de la **gendarmerie nationale**, 619,9 millions d'euros en AE devraient être engagés sur la période 2021-2022, venant s'ajouter aux ouvertures de CP permettant d'honorer les commandes passées dans le cadre de la troisième loi de finances rectificative de 2020<sup>1</sup> (80 millions d'euros de CP sur la période 2021-2022 pour les hélicoptères H160<sup>2</sup>).

<sup>1</sup> Loi n° 2020-935 du 30 juillet 2020 de finances rectificative pour 2020 (3).

<sup>2</sup> 200 millions d'euros en AE.

**Détail des crédits du plan de relance prévus  
pour la gendarmerie nationale**

**Moyens mobiles (hors conséquences de la LFR 3) : 69,7 millions d'euros**

- Maintien en condition opérationnelle de la flotte aéronautique de la gendarmerie : 22,5 millions d'euros ;
- Achat de près de 1 300 véhicules verts : 47,2 millions d'euros.

**Immobilier : 491,0 millions d'euros**

- Près de 500 opérations de rénovation thermique : 440,4 millions d'euros ;
- Maintenance et l'entretien immobilier : 47,1 millions d'euros ;
- Installation de 700 bornes électriques : 3,5 millions d'euros.

**Numérique : 53,6 millions d'euros**

- Montée en puissance et généralisation de NEOGEND : 23,5 millions d'euros ;
- Plan Caméras-piétons : 6,3 millions d'euros ;
- Équipement informatique et préparation de l'avenir : 23,8 millions d'euros.

**Équipement : 5,6 millions d'euros**

- Sécurité des interventions (renouvellement pistolets à impulsion électrique et gilets tactiques) : 5,6 millions d'euros.

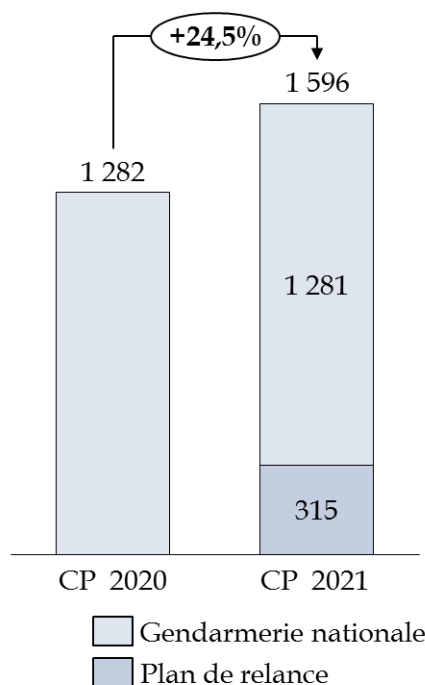
*Source : commission des finances, d'après les documents budgétaires*

La gendarmerie évalue à 315 millions d'euros les crédits de paiement dont elle pourrait bénéficier en 2021 au titre du plan de relance, ce qui entraînerait, là encore, une hausse de ses dépenses de fonctionnement et d'investissement largement supérieure à 20 %.



## Évaluation des crédits de fonctionnement et d'investissement de la gendarmerie nationale une fois les crédits du plan de relance pris en compte

(en millions d'euros, en AE/CP)



Source : commission des finances du Sénat  
(d'après les réponses de la DGGN)

Cette évolution ferait passer la part des dépenses de personnel dans le total des dépenses du programme « Gendarmerie nationale » de 85,77 % à 82,87 % en 2021 (en CP).

Le plan de relance marque un coup d'arrêt important au rétrécissement progressif des marges de manœuvre budgétaires dont disposent les forces de sécurité intérieure en matière de dépenses d'investissement et de fonctionnement. Le caractère durable de cette évolution, souhaitable pour assurer la soutenabilité budgétaires des deux programmes budgétaires, apparaît toutefois improbable.

### **C. LE RÉÉQUILIBRAGE DES DÉPENSES DOIT S'INSCRIRE DANS LA DURÉE POUR ÊTRE PLEINEMENT EFFICACE**

Outre les difficultés soulevées en termes de manque d'informations transmises au Parlement, et de « déguisement » de dépenses courantes en dépenses de relance, le rapporteur spécial estime que le présent plan de relance doit impérativement s'inscrire dans la durée et être à l'origine d'une nouvelle dynamique, entraînant une hausse structurelle de la part des dépenses d'investissement et de fonctionnement dans l'ensemble des crédits afin d'assurer les capacités opérationnelles des forces de sécurité.

S'ils ont été d'une ampleur moindre, les précédents plans d'équipement dont ont bénéficié la police et la gendarmerie nationales ont été marqués par l'effet « stop and go », qui pourrait également caractériser le présent plan de relance.

Afin de faire face à une activité opérationnelle soutenue, dans un contexte sécuritaire tendu, des plans gouvernementaux successifs (PLAT<sup>1</sup> 1, PLAT 2, Plan migrants, PSP<sup>2</sup>) ont, depuis 2015, accru l'effort d'équipement, permettant de compenser le sous-investissement constaté au cours des exercices précédents.

### Évolution des dépenses d'équipement<sup>3</sup> de la police et de la gendarmerie nationales

(en millions d'euros, en CP)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2012/2019	2017/2019
<b>Gendarmerie nationale</b>	63,9*	85,1	92,7	128	184,7	178,2	148,1	136,4	113,50%	-23,50%
<b>Police nationale</b>	68,5*	85,2	108,3	121,9	192,6	195,2	191,6	196	186,10%	0,40%
<b>Total</b>	132,4	170,3	201	249,9	377,3	373,4	339,7	332,4	151,10%	-11,00%

Source : commission des finances du Sénat (d'après le Cour des comptes)

Bien que les dépenses d'équipement de la gendarmerie et de la police nationales se soient maintenues à un niveau plus élevé à l'issue de ces plans, leur montant a amorcé une nouvelle baisse à compter de 2017, témoignant du **risque que comportent ces « plans » ponctuels qui ne modifient pas structurellement la répartition des dépenses des forces de sécurité intérieure.**

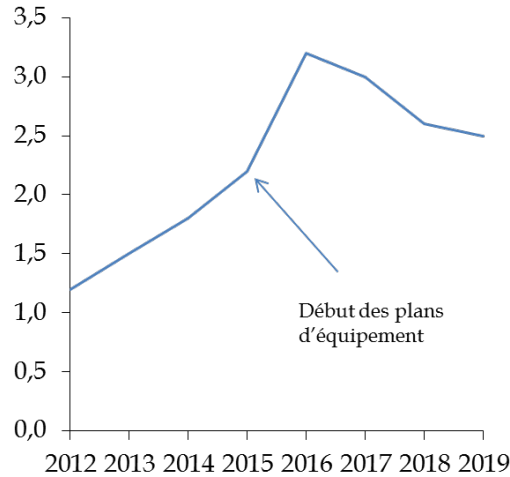
<sup>1</sup> Plan de lutte antiterroriste.

<sup>2</sup> Pacte de sécurité publique.

<sup>3</sup> Dépenses d'armes et munitions, d'habillement et de moyens de protection, qui relèvent toutes du titre 3, ainsi que l'acquisition et la maintenance des véhicules, inscrites en dépenses d'investissement.

### Part des dépenses d'équipement de la police et de la gendarmerie nationales dans le total de leurs dépenses

(en %, en CP)



Source : commission des finances du Sénat  
(d'après la Cour des comptes)

**Le rapporteur spécial estime que cet exemple témoigne du risque que comporte le présent plan de relance.** Par ailleurs, ce plan s'inscrit dans un contexte d'augmentation des dépenses de personnel, sous le double effet des recrutements et des mesures indemnitaires. Ces dépenses, qui sont difficilement pilotables, et comprennent un effet « cliquet », devraient poursuivre leur tendance à la hausse et créer à nouveau un effet d'éviction des dépenses d'investissement et de fonctionnement une fois le plan de relance passé.

**Cette analyse démontre l'importance d'inscrire ce plan dans la durée, ce qui apparaît aujourd'hui plus qu'incertain.** L'établissement d'une planification crédible et sincère apparaît nécessaire pour garantir non seulement le « moral des troupes », mais aussi pour assurer l'amélioration réelle de la situation matérielle des forces. **L'adoption d'une loi de programmation de la sécurité intérieure permettrait de fixer un cadre stable et crédible, évitant que la situation ne revienne, une fois le plan de relance passé, à la situation actuelle**<sup>1</sup>. Elle souffrirait toutefois de nombreuses incertitudes, car elle ferait reposer sur les gouvernements futurs le poids des promesses qu'elle comporterait.

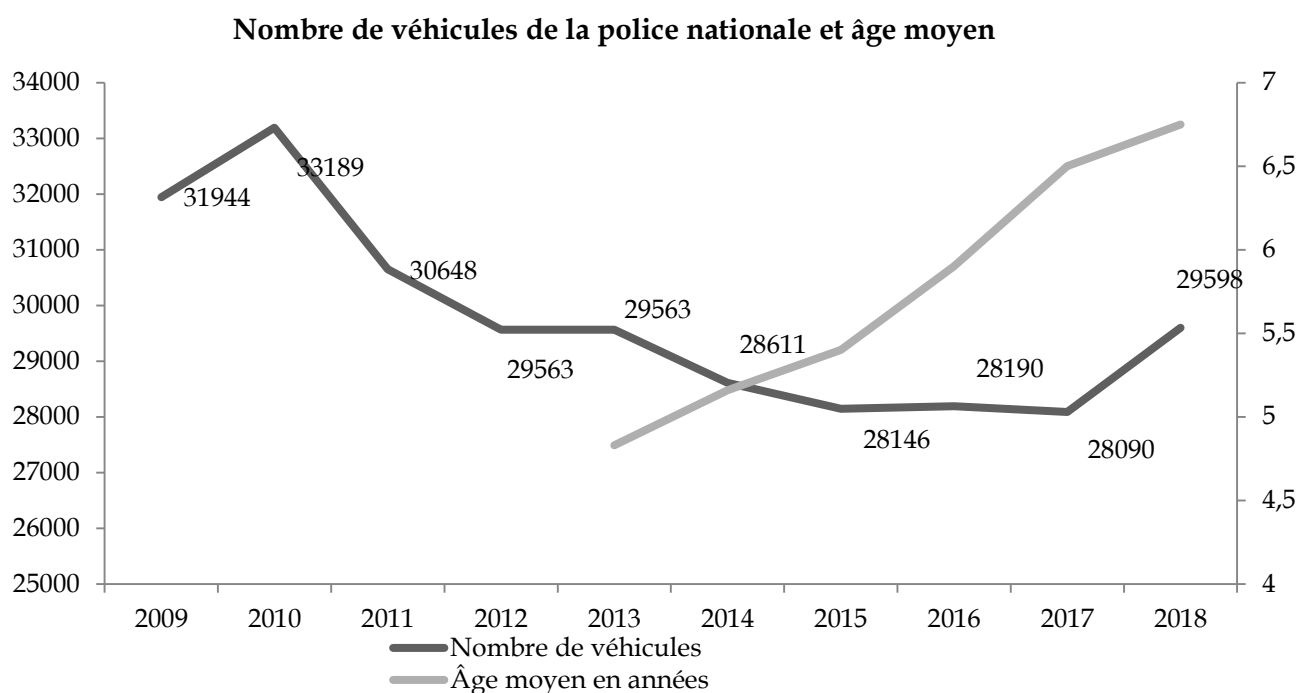
<sup>1</sup> Cette idée a déjà été préconisée par le Sénat, voir par exemple le rapport n° 612 (2017-2018) de M. François Grodidiér, fait au nom de la commission d'enquête du Sénat sur l'état des forces de sécurité intérieure, déposé le 27 juin 2018.

### III. LES DÉPENSES DU PLAN DE RELANCE SONT SUSCEPTIBLES DE REDONNER DES MARGES DE MANŒUVRE BUDGÉTAIRES AUX FORCES DE SÉCURITÉ INTÉRIEURE

#### A. UNE INDISPENSABLE REMISE À NIVEAU EN MATIÈRE DE MOYENS MOBILES PERMISE PAR LE PLAN DE RELANCE

##### 1. Un important effort pour la police nationale

Au 1<sup>er</sup> janvier 2020, le parc automobile de la police nationale se compose de 30 482 véhicules, répartis entre les deux-roues (cyclomoteurs, scooters, motos), les véhicules utilitaires, les poids-lourds et les véhicules de transport en commun de personnes (TCP) (hors remorques et moyens nautiques).



Source : commission des finances du Sénat (d'après les réponses aux questionnaires budgétaires)

Si le nombre de véhicules connaît une légère hausse entre fin 2018 et fin 2019, l'âge moyen du parc de véhicules légers se stabilise à 6 ans et 4 mois.

### Âge moyen des véhicules de la gendarmerie nationale

	Deux roues	Véhicules légers	VU - VASP - PL - TCP
<b>Total général</b>	4879	19653	5950
<b>Âge moyen</b>	7 ans et 7 mois	6 ans et 4 mois	9 ans

Source : DGPN

De l'avis général des personnes auditionnées, **cet âge reste largement trop élevé** ; le nombre de kilomètres parcourus en moyenne chaque année par un véhicule léger étant de 18 564 kilomètres, leur kilométrage moyen approche les 100 000 kilomètres.

Pour la police nationale, les critères de réforme d'un véhicule léger sont 170 000 kilomètres ou 8 ans. Actuellement 6 017 véhicules (contre 8 320 en 2018) sont maintenus en service malgré le fait qu'ils soient touchés par au moins l'un de ces critères.

**Dans les 5 années à venir ce sont encore 8 824 qui atteindront ces critères, soit en totalité 14 841 véhicules qui auront dépassé au moins un des critères de réforme.**

**Nombre de véhicules réformés et achetés par la police nationale  
et engagement financier annuel correspondant**

Année	Nombre de véhicules réformés	Nombre de véhicules achetés	Engagement financier correspondant en M€
2010	2 272	1 320	-
2011	1 785	1 303	-
2012	2 741	2 165	44
2013	2 299	2 181	38,3
2014	1 834	2 498	38,9
2015	1 692	2 301	52,1
2016	1 963	2 519	53,9
2017	1 950	1 366	33,7
2018	1 743	3077	74
2019 réalisé	1297	3104	71,6
2020 (avec prise en compte du plan de relance et de la LFR 3)	Non renseigné	3134	72,7
2021 (calcul Sénat)	Non renseigné	Plus de 3000	71,6

Source : commission des finances du Sénat (d'après les réponses aux questionnaires budgétaires)

*A minima*, pour réduire l'âge de la flotte, il convient d'être en capacité d'acheter plus de véhicules que le nombre de véhicules réformés dans l'année. Pour les 5 prochaines années au regard des chiffres annoncés plus haut, seraient nécessaires environ :

**- 1 200 véhicules/an pour permettre le renouvellement des 6 017 véhicules répondant à au moins l'un des critères de réforme mais qui sont toujours en service ;**

**- 2 968 véhicules/an pour rattraper le retard existant des 6 017 véhicules ci-dessus tout en anticipant les nouvelles réformes des 5 prochaines années.**

En 2020, pour le programme police, ils seront renouvelés avec le plan de relance à hauteur d'une acquisition cible de 1 880 véhicules pour plus de 40 millions d'euros.

À ces acquisitions, s'ajoutent les crédits ouverts en cours de gestion 2020<sup>1</sup> soit, 37,6 millions d'euros en AE pour l'acquisition de 627 Renault Zoé et 627 Peugeot 5008, dont les arrivées sont respectivement prévues à compter de novembre 2020 et dans le courant de l'année 2021, et 750 vélos et VTT électriques et les bornes électriques.

Pour 2020, près de 72,7 millions d'euros ont ainsi été mobilisés afin de renouveler 3 134 véhicules (hors vélos, VTT et bornes électriques).

Pour 2021, le programme 176 « Police nationale » comporte 133 millions d'euros pour le renouvellement du parc automobile de la police.

Ces acquisitions de véhicules neufs sont guidées par :

- un « verdissement » accéléré du parc ;
- des véhicules moins coûteux en maintenance qui favoriseront des économies sur tous les postes de dépenses ;
- un renouvellement de la flotte de la police nationale, notamment des véhicules de reconnaissance et d'allègement des compagnies républicaines de sécurité ainsi que des véhicules blindés du RAID.

## **2. Une situation aujourd'hui critique pour la gendarmerie nationale, qui bénéficiera d'un effort inédit en 2021**

Au 1<sup>er</sup> janvier 2020, la gendarmerie nationale dispose de 30 340 véhicules dont 27 033 véhicules opérationnels et 3 307 véhicules non opérationnels, comme les véhicules de liaison. Le parc automobile hors motocyclettes est constitué de 26 814 véhicules qui présentent un âge moyen de 7,31 ans, et un kilométrage moyen de 102 219 km.

Le rapporteur spécial relève que la situation de la **gendarmerie nationale** est donc plus défavorable, alors même que les véhicules constituent l'élément essentiel du travail des unités dans les territoires, puisque la superficie d'une brigade de neuf gendarmes correspond à celle de la ville de Paris.

Au regard des critères de mises en réforme des véhicules de la gendarmerie (8 ans/200 000 km), 3 000 véhicules doivent être acquis en moyenne chaque année pour maintenir le parc de véhicules en état.

---

<sup>1</sup> Loi n° 2020-935 du 30 juillet 2020 de finances rectificative pour 2020 (3).

**Nombre de véhicules réformés et achetés par la police nationale  
et engagement financier annuel correspondant**

	Véhicules réformés	Véhicules acquis
2010	2149	2264
2011	1967	1273
2012	1906	865
2013	1309	1333
2014	841	1444
2015	1905	2099
2016	2178	3302
2017	2788	2829
2018	3102	2782
2019 (réalisé)	2609	2541*
2020	Non renseigné	3300*
2021	Non renseigné	4500

*Source : commission des finances du Sénat (d'après les réponses aux questionnaires budgétaires)*

En 2020, il est prévu d'acquérir plus de 3 300 véhicules, dont près de 1 300 commandés dans le cadre du plan de soutien à l'économie (LFR 3).

Plus de 4500 véhicules pourront être commandés sur les crédits du programme 152 « Gendarmerie nationale » et sur les crédits du plan de relance en 2021:

- 3 919 véhicules<sup>1</sup> pour 138,9 millions d'euros en CP au titre de la mission « Sécurités » ;

- 638 véhicules verts pour 23,6 millions d'euros CP au titre du plan de relance.

Sur les années 2020 et 2021, le parc de véhicules de la gendarmerie bénéficiera donc d'un effort inédit depuis plus de 10 ans.

### **3. Des évolutions à poursuivre dans la gestion du parc automobile**

**Au-delà des questions purement quantitatives (nombre de véhicules, vieillissement), le caractère parfois inadapté des véhicules aux missions spécifiques des forces de l'ordre doit également être évoqué.** L'exemple de l'armement embarqué dans les équipages BAC est, à cet égard, symptomatique. Des policiers des BAC ont ainsi indiqué au rapporteur spécial à de nombreuses reprises avoir rencontré des difficultés pour

---

<sup>1</sup> Dont 582 véhicules 2 roues, 290 véhicules lourds et 48 moyens blindés.



embarquer les nouveaux équipements acquis dans le cadre des plans de renforcement dans des véhicules acquis antérieurement aux attentats de 2015-2016 : leur définition actuelle n'intègre pas, en fonction de l'unité, la charge totale emportée, compte-tenu du nombre de fonctionnaires embarqués et de leurs équipements (armes, casques lourds, protections, etc.). Les nouveaux armements et équipements de protection ont, en effet, un poids qui limite les performances des engins et parfois excède leurs capacités. Ainsi, la définition du coffre sécurisé d'emport des fusils HK-G36 a été établie indépendamment du type de véhicule. L'implantation de cette arme lourde stérilise une part importante de leurs coffres, déjà remplis par l'équipement des agents des BAC.

**En tout état de cause, la question du vieillissement de la flotte automobile n'admet pas une réponse uniquement budgétaire. L'insuffisance des crédits ne saurait masquer la nécessité de revoir en profondeur le format et les modalités de gestion de ce parc.** Le ratio véhicules/agent est ainsi inférieur en Allemagne et au Royaume-Uni, ce qui permet, par exemple, à la police berlinoise, de renouveler 25 % de son parc automobile chaque année<sup>1</sup>. Des travaux visant à optimiser le format du parc français doivent, à cet égard, être entrepris.

**La question du verdissement, placée au cœur du plan de relance, concerne également le parc automobile des forces de sécurité intérieure.** L'objectif est de renforcer la dotation en véhicules non thermiques dans les services de police (électrique mais aussi véhicule hybride). Dans ce cadre, en 2020 près de 15 millions d'euros ont été consacrés au renouvellement de véhicules thermiques par des véhicules électriques (627 Renault Zoé). Pour 2021 et 2022 près de 47 millions d'euros sont également programmés. Ces commandes seront essentiellement destinées à fournir des véhicules de liaison, mais le rapporteur spécial tient à ce qu'une attention particulière soit portée à leur compatibilité avec les exigences opérationnelles (autonomie, bornes de recharge en nombre suffisant, etc).

**Une plus grande externalisation du parc de véhicules, comme elle est pratiquée au Royaume-Uni et en Allemagne ou par certaines grandes entreprises comme La Poste, pourrait constituer une piste d'évolution pertinente<sup>2</sup>.** Cette piste était auparavant exclue pour des questions de principe et en raison des modifications particulières qu'il fallait opérer sur ces véhicules (installation de matériel de communication spécifique). Le recours à des outils mobiles, comme NEOGEND et NEOPOL ne rend plus nécessaire ces modifications<sup>3</sup>. **En gendarmerie nationale, l'externalisation du parc est actuellement expérimentée au sein de deux écoles (Tulle et Rochefort), dans lesquelles le transport des élèves est externalisé auprès**

---

<sup>1</sup> Cour des comptes, L'équipement des forces de l'ordre, 2018.

<sup>2</sup> L'inspection générale de l'administration est actuellement en train de faire une étude à ce sujet.

<sup>3</sup> Les véhicules devraient toujours être sérigraphiés, ce qui constitue toutefois une modification mineure et réversible.

**d'une société d'autocars.** La gendarmerie expérimente également une externalisation du transport des militaires de la garde républicaine avec la RATP. Une externalisation du parc des véhicules légers de liaison est étudiée, avec un recours à la location longue durée de véhicules électriques et hybrides, en remplacement des véhicules actuels. S'agissant de la police nationale, depuis 2019, les services de la police (et notamment la DCPAF, la DCSP et la préfecture de police) ont recours à la location de véhicules en expérimentation sur les véhicules de liaison pour environ 400 000 euros en AE et CP par année.

**Le périmètre de l'externalisation reste à déterminer,** un socle stratégique de véhicules détenus par les forces devant sans doute demeurer. Sur environ 60 000 véhicules détenus par les deux forces de sécurité intérieure, l'externalisation de 40 000 d'entre eux pourrait constituer un objectif réaliste à moyen terme.

## **B. UN EFFORT DE RÉNOVATION DU PARC IMMOBILIER QUI POURRAIT DÉPASSER LE MILLIARD D'EUROS**

### **1. Dans le cadre de l'appel à projets du plan de relance, la police nationale pourrait bénéficier d'une enveloppe maximale de 740 millions d'euros**

Le parc des immeubles occupés par les services déconcentrés de la **police nationale** se compose de bâtiments tels que les commissariats ou hôtels de police, les écoles de formation, les cantonnements et casernements de compagnies républicaines de sécurité, les bâtiments des services départementaux et régionaux de la police aux frontières, de la police judiciaire et de services de la sécurité intérieure et les locaux annexes comme les stands de tir, les garages et les ateliers.

Au total, **les services de police ainsi que leurs services de soutien sont répartis, en 2020, sur quelques 3 478 sites représentant 2 973 400 m<sup>2</sup>.** Parmi ces surfaces, 543 128 m<sup>2</sup> composent le parc locatif, dont 393 554 m<sup>2</sup> en locatif public (BEA avec les communes) et 149 574 m<sup>2</sup> en locatif privé, pour 2 430 271 m<sup>2</sup> en domanial<sup>1</sup>.

L'entretien du parc immobilier de la police nationale est effectué par le biais de deux enveloppes distinctes, l'une destinée à financer des travaux type « locataire », positionnée en crédits de fonctionnement, l'autre, destinée aux travaux d'entretien relevant du propriétaire, relevant des crédits d'investissement. Compte tenu de la baisse généralisée des crédits hors titre 2, les crédits d'entretien immobilier ont subi une forte baisse jusqu'en 2011 afin de préserver la capacité opérationnelle des services. En 2012, ces crédits ont connu une augmentation qui s'est stabilisée par la suite.

---

<sup>1</sup> Outil de recensement Chorus Re-fx.

**Crédits d'entretien et d'investissement immobilier de la police nationale  
(hors loyers)**

(en millions d'euros, en CP)

Année	Dépenses de fonctionnement	Prévisions de dépenses d'investissement	Total
2010	34,9	36,5	71,4
2011	35,4	20,9	56,3
2012	33,9	26	59,9
2013	35,6	29,3	64,9
2014	35,3	32,9	68,2
2015	37,9	26	63,9
2016	39,6	18,1	57,7
2017	52,66	35	87,66
2018	63,96	36,8	100,8
2019	55,68	48,9	104,58
2020	41,92	48,9	90,82
2021	79,08	59,44	138,5

Source : commission des finances du Sénat (d'après les réponses aux questionnaires budgétaires)

**Ces montants sont éloignés des besoins de l'institution policière.**

Dans le cadre d'une étude immobilière réalisée en 2016 par la direction générale de la police nationale, environ 80 grands projets ont été identifiés pour un besoin budgétaire total évalué à près de 1,1 milliard d'euros. Ces projets d'investissement concernent principalement les commissariats (35 projets identifiés) et les hôtels de police (22 projets) existants, soit des réhabilitations lourdes. Les projets de constructions neuves représentent, quant à eux, 25 % des projets.

La part de l'Île-de-France dans ces besoins est de 23 projets, soit près d'un tiers du total pour un montant de 385 millions d'euros.

Outre la problématique de la vétusté, la sécurisation des bâtiments apparaît prioritaire, notamment au regard des nouvelles menaces observées à l'encontre des fonctionnaires de police.

**La candidature de la police nationale à l'appel à projets immobiliers du plan de relance à hauteur de 740 millions d'euros apparaît donc comme une évolution importante permettant d'amorcer l'effort de réhabilitation du patrimoine immobilier.** Le rapporteur spécial regrette toutefois l'absence d'information du Parlement sur la nature des projets présentés ainsi que sur les risques de réponses négatives. Il relève également que certains projets pourraient mobiliser une partie importante de cette enveloppe (plus de 20 % pour la seule rénovation de l'hôtel de police de Nice), et devront donc faire l'objet d'une attention particulière.

## 2. La gendarmerie pourrait bénéficier de plus de 400 millions d'euros

Si le niveau général de vétusté de son immobilier apparaît moins défavorable, la gendarmerie est dans un cas comparable à celui de la police nationale. La question de l'état de l'immobilier revêt une importance particulière pour la gendarmerie nationale, la caserne constituant non seulement le lieu de travail mais également le cadre de vie des gendarmes.

En 2021, les crédits d'entretien et d'investissement portés par le programme budgétaire « Gendarmerie nationale » s'inscriront dans la continuité des crédits ouverts en 2020, et restent à un niveau faible. Ils permettront notamment de couvrir l'entretien ménager, l'acquisition de matériels, outillages ou ingrédients, l'exécution de travaux simples réalisés en régie ou confiés à des entreprises, la réalisation des diagnostics réglementaires et enfin des contrats d'entretien multi-techniques (portail, chaudières, etc.).

En matière d'investissement, l'effort est porté sur la maintenance et la réhabilitation du parc existant et prioritairement :

- la sécurité des personnes et des biens ;
- la sécurisation des emprises (15 millions d'euros par an) ;
- le traitement du clos et du couvert ;
- l'amélioration des conditions de vie dans les logements ;
- les économies d'énergie et le confort.

### Crédits d'entretien et d'investissement immobilier de la gendarmerie nationale (hors loyers)

(en millions d'euros)

		2015	2016	2017	LFI 2018	LFI 2019	LFI 2020	PLF 2021
<b>Maintenance lourde (réhabilitation - titre 5)</b>	AE	59,9	88,9	83,0	105,0	105,0	97,6	95,3
	CP	30,3	60,8	69,3	107,5	85,9	75,0	47,3
<b>Gestion du parc immobilier (entretien courant et nettoyage - titre 3)</b>	AE	49,7	55,3	62,7	65,2	57,3	56,5	20,0
	CP	51,7	53,2	57,1	35,3	35,0	35,0	18,2

Source : commission des finances du Sénat (d'après les réponses aux questionnaires budgétaires)

En réalité, **cette dotation sera complétée par les crédits du plan de relance qui devraient s'élever à 444 millions d'euros en AE et 185 millions d'euros en CP en 2021**, ce qui devrait permettre notamment le financement de :

- près de 500 opérations de rénovation thermique : 440,4 millions d'euros ;
- d'opérations de maintenance et l'entretien immobilier ;
- l'installation de 700 bornes électriques : 3,5 millions d'euros.

Ces projets pourraient concerner la « *rénovation de la caserne Deflandre à Dijon, [la] construction de la caserne Balma à Toulouse, [...] la reconstruction de la caserne de Saint Martin de Vésubie, détruite lors des dernières intempéries dans les Alpes-Maritimes. Les crédits permettront également le financement des études sur la rénovation du plateau de Satory qui accueille le Groupe d'Intervention de la Gendarmerie Nationale (GIGN) et le Groupement blindé de gendarmerie mobile (GBGM), de l'École des officiers de la Gendarmerie nationale (EOGN) et du quartier Lemaître à Melun* »<sup>1</sup>.

#### **IV. LES DIFFICULTÉS PERSISTANTES LIÉES AU TEMPS DE TRAVAIL DANS LA POLICE NATIONALE**

##### **A. 26,5 MILLIONS D'EUROS SONT À NOUVEAU PRÉVUS POUR LIMITER LE FLUX D'HEURES SUPPLÉMENTAIRES MAIS LAISSENT SUBSISTER UN STOCK CRITIQUE**

Contrairement aux gendarmes, les policiers bénéficient d'une compensation au titre des services supplémentaires effectués (dépassement horaire, permanences, rappels). Sauf pour les compagnies républicaines de sécurité (CRS), dont les heures supplémentaires peuvent être payées, ces services complémentaires sont compensés par **l'octroi d'heures récupérables**<sup>2</sup>. L'accroissement de l'activité opérationnelle à compter de 2014 a entraîné l'augmentation sensible de leur stock.

Le stock d'heures supplémentaires à apurer s'élève, au 31 décembre 2019, à 24,1 millions d'heures. Le stock des heures supplémentaires est constitué des heures accomplies et des majorations horaires prévues dans les textes (ces dernières représentent en moyenne 20 % du stock).

---

<sup>1</sup> Communiqué de presse du ministre de l'intérieur du 23 octobre 2020, entretien du ministre avec les membres du Conseil de la fonction militaire de la gendarmerie nationale.

<sup>2</sup> Ces dernières correspondent au nombre d'heures supplémentaires, multiplié par un coefficient allant de 1 à 3 selon le moment où elles ont été effectuées.

Pour la première fois depuis l'émergence de cette problématique, une **mesure nouvelle de 26,5 millions d'euros a été inscrite en loi de finances en 2020, pour indemniser un flux annuel de 2 millions d'heures environ**, correspondant au volume identifié comme incompressible par la DGPN pour donner aux chefs de service les marges de manœuvre opérationnelles nécessaires.

Parallèlement, des évolutions réglementaires intervenues en septembre 2019<sup>1</sup> ont prévu de scinder le compteur des heures supplémentaires des agents en un compte historique et un compte actif, de manière à :

- **geler sur le compte historique les heures supplémentaires pour une indemnisation au-dessus d'un seuil de 160 heures**, ce qui représenterait environ 11,94 millions d'heures pour un coût de 148,90 millions d'euros (hypothèse basse) ;

- laisser sur le compte actif les heures supplémentaires en dessous du seuil de 120 heures, ce qui représenterait environ 13,39 millions d'heures pour un coût de 166,96 millions d'euros.

- donner la possibilité aux agents de verser sur le compte de leur choix les heures comprises entre 120 et 160 heures ;

L'indemnisation des heures supplémentaires s'est accompagnée, dès 2020, de mesures de contrôle et de régulation, ainsi :

- la faculté pour les chefs de service d'imposer l'utilisation des heures supplémentaires en repos au-delà d'un seuil de 160 heures va être ouverte ;

- les repos manqués par l'utilisation des heures supplémentaires accomplies seront obligatoirement restitués, ce qui permettra de réduire mécaniquement les flux.

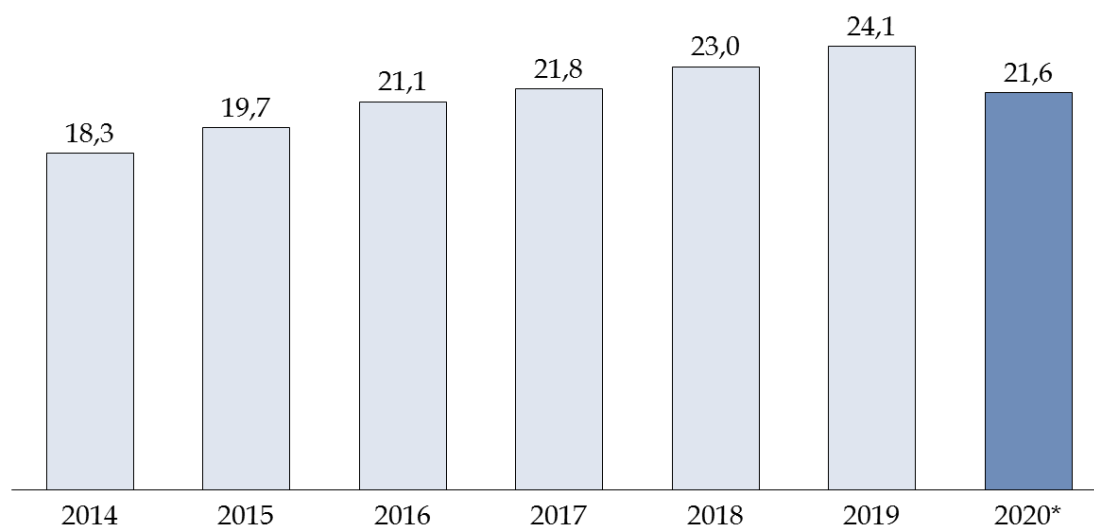
Une nouvelle campagne d'indemnisation, sur la base du volontariat, a été réalisée au titre des heures acquises au cours du premier semestre 2020. Il résulte de cette dernière une indemnisation d'environ 0,9 million d'heures pour un montant de 10,7 millions d'euros. **Au 30 juin 2020, le stock d'heures supplémentaires a ainsi été ramené à 21,6 millions, soit 1 857 euros par agent.**

---

<sup>1</sup> Arrêté du 5 septembre 2019 portant organisation relative au temps de travail dans les services de la police nationale (APORTT).

### Stock d'heures supplémentaires de la police nationale

(en millions d'heures)



\* :données provisoires au 30 juin 2020.

Source : commission des finances du Sénat

La dotation de 26,5 millions d'euros inscrite en 2020 est reconduite en 2021 pour indemniser un flux annuel de 2 millions d'heures environ, correspondant à un volume identifié comme incompressible pour donner aux chefs de service des marges de manœuvre opérationnelles.

Le rapporteur spécial estime que ce dispositif, qui poursuit celui amorcé l'an dernier, va dans le bon sens. **Il ne donne toutefois aucun levier financier permettant d'assurer la diminution du stock.**

Il invite à rester vigilant quant à la nécessité de ne pas laisser subsister un compte par agent d'heures supplémentaires non indemnissables trop important, au risque de déstabiliser fortement les services. **En effet, les fonctionnaires peuvent liquider leurs heures supplémentaires avant leur départ à la retraite. Ces derniers étant juridiquement en congés et non en retraite, ils ne sont pas remplacés durant cette période, ce qui contribue à creuser un véritable « trou » opérationnel, particulièrement prégnant dans certains services<sup>1</sup>. Le stock de plus de 13 millions d'heures supplémentaires subsistant en-dessous de la limite de 120 heures par agents apparaît à cet égard toujours particulièrement pénalisant pour l'avenir et constitue à ce titre une véritable « épée de Damoclès » opérationnelle.**

<sup>1</sup> Comme le service de protection des hautes personnalités (SPHP).

## **B. UN NOUVEAU CYCLE HORAIRE EN REMPLACEMENT DE LA VACATION FORTE DEVANT FAIRE SES PREUVES**

### **1. Un abandon de la vacation forte prévisible mais tardif**

Une réforme des cycles de travail dans la police nationale a été engagée en 2014, avec pour objectif de mieux répondre aux attentes des personnels et de favoriser la prévention des risques psychosociaux, tout en garantissant la capacité opérationnelle dans les services. La diminution du nombre de week-end travaillés apparaissait alors comme un objectif important. Parallèlement à cet objectif, cette réforme était rendue nécessaire par les exigences de la directive européenne relative au temps de travail<sup>1</sup>. Il en est résulté l'adoption du décret du 30 janvier 2017<sup>2</sup>, reprenant l'ensemble des prescriptions de la directive, qui prévoit notamment que chaque agent dispose de 11 heures minimum d'interruption entre deux prises de service et de 35 heures de repos consécutif au minimum par semaine.

La modification en septembre 2016 des instructions générales relatives à l'organisation du travail des personnels actifs et des personnels administratifs, techniques et scientifiques (IGOT) du 18 octobre 2002 a ainsi intégré le cycle dit de la « vacation forte », qui avait la préférence des organisations syndicales, car il permet au fonctionnaire d'être en congés un week-end sur deux plutôt qu'un week-end sur six pour les autres cycles alors proposés.

Le rapporteur spécial pointait depuis 2016 les défauts d'une telle orientation<sup>3</sup>. **En effet, le pourcentage moyen d'effectifs supplémentaires nécessaire pour la mise en place de la vacation forte avait été évalué à 8 %. Sur cette base de calcul, pour la généralisation de ce régime de travail à l'ensemble des unités travaillant en régime cyclique, il aurait fallu envisager 4 160 ETP en plus, soit plus que l'ensemble des recrutements de policiers prévus sur le quinquennat, pour un coût financier d'environ 205 millions d'euros annuels.**

À l'automne 2017, les organisations représentatives du personnel ont opté pour l'extension de la vacation forte. Afin de limiter les risques de perte en effectif, et conformément aux recommandations répétées du rapporteur spécial, le directeur général a gelé les possibilités d'extension de la vacation forte et lancé une mission d'évaluation des différents cycles sur une année complète (2018) en décembre 2017, destinée à identifier objectivement leurs

---

<sup>1</sup> Directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail.

<sup>2</sup> Décret n° 2017-109 du 30 janvier 2017 modifiant le décret n° 2002-1279 du 23 octobre 2002 portant dérogations aux garanties minimales de durée du travail et de repos applicables aux personnels de la police nationale.

<sup>3</sup> Rapport général n° 140 (2016-2017) de M. Philippe Dominati, fait au nom de la commission des finances, déposé le 24 novembre 2016.



apports et leurs inconvénients et à sortir du dilemme opposant administration et personnels.

**Ce rapport, rendu en mars 2019 par l'inspection générale de la police nationale (IGPN) à la suite de cette demande a confirmé les défauts précédemment exposés de la vacation forte, notamment :**

- un coût en effectifs supplémentaires de 8,66%, moyenne entre les unités spécialisées faiblement renforcées (+3,72%) et les unités d'intervention et de police secours (UIPS) qui l'ont été à hauteur de +10 à +11 % selon leur taille ;

- une activité plutôt soutenue le jour fort, mais un potentiel en baisse hors jour fort, avec pour conséquence une diminution constatée partout où il n'y a pas eu de renforts, du nombre d'équipages consacrés à la police-secours ou aux patrouilles ;

- localement un transfert de charges vers d'autres unités (GSP, BAC...) pour suppléer les UIPS défaillantes ;

- une tension parfois très vive entre les unités en vacation forte et les unités en charge du judiciaire, en régime hebdomadaire, qui se disent saturées le lendemain du jour fort par les mises à disposition, d'autant plus mal acceptées lorsqu'elles se produisent sur leur week-end de permanence ;

- une augmentation du temps de pause au poste lors des chevauchements entre brigades, qui renvoie essentiellement à l'implication souvent faible et sûrement difficile de la hiérarchie intermédiaire, officiers et gradés<sup>1</sup>.

## **2. Un nouveau régime cyclique équilibré qui doit recueillir l'adhésion des effectifs, notamment les policiers travaillant la nuit**

Tenant compte, d'une part, du coût en effectifs de la vacation forte pour maintenir le potentiel opérationnel des services et des limites de ce cycle relevées dans les conclusions de l'IGPN, le ministère de l'intérieur a décidé d'expérimenter une autre voie ; le cycle 2/2/3/2/2/3, qui ne demande aucun effectif supplémentaire. Ce dernier a pour **principale caractéristique de comporter des vacances longues, mais d'offrir un week-end de trois jours sur deux.**

---

<sup>1</sup> *Évaluation des cycles horaires de travail, inspection générale de la police nationale, mars 2019.*

### **L'expérimentation du cycle 2/2/3/2/2/3**

Ce cycle, appelé binaire lorsqu'il fonctionne sur 24h (une vacation de 12h08 des unités de jour suivie d'une vacation de 12h08 des unités de nuit, comportant deux pauses de 20 minutes), ne nécessiterait aucun apport supplémentaire en effectifs et permettrait aux policiers travaillant sous ce régime de bénéficier d'un week-end de trois jours sur deux et d'un mercredi sur deux, pour un total de 140 vacations travaillées sur l'année.

Dès juin 2019, des discussions ont eu lieu avec la parité syndicale, permettant d'acter le principe d'une expérimentation dans certaines unités de la direction centrale de sécurité publique et de la direction centrale de la police aux frontières, sur la base du volontariat des personnels. Ces dernières se poursuivront en 2021.

*Source : commission des finances d'après les informations transmises par la DGPN*

Ce cycle, qui existait avant le début de l'expérimentation pour les unités n'étant pas sur la voie publique (dans les salles de commandement, par exemple), avait été écarté en raison de sa durée particulièrement longue. Le rapporteur spécial relève toutefois que **malgré sa longueur, d'ailleurs comparable à certains cycles en vigueur dans le milieu hospitalier, ce cycle permet un meilleur équilibre avec la vie personnelle, et professionnelle répondant ainsi aux principales revendications des syndicats en la matière.**

**Il concerne en 2020 environ 11 % des agents de la direction centrale de la sécurité publique. Avant d'être généralisée, cette nouvelle organisation du travail doit recueillir une large adhésion des agents concernés. Celle-ci s'effectue progressivement, notamment pour les travailleurs de nuit.**

Lors de son audition, le DGPN a ainsi indiqué que cette acceptation par les 22 000 policiers travaillant la nuit était favorisée par la prime « nuiteux » de 15 millions d'euros (voir supra), dont le montant pourra s'élever de 15 à 100 euros par agents, et un ensemble de mesures d'accompagnement, reposant notamment sur un meilleur aménagement des commissariats, un accompagnement médico-social (une visite médicale par an, alors que la réglementation ne l'impose que tous les quatre ans) et des équipements renouvelés (chasubles, lampes individuelles, projecteurs).

Contrairement à la vacation forte, il ne comporte pas de jour « faible » au lendemain du jour « fort », qui entraîne une baisse importante de la capacité opérationnelle.

S'il estime que ce nouveau régime cyclique pourrait constituer une voie de sortie de crise, **le rapporteur spécial regrette à nouveau que les difficultés prévisibles liées à la vacation forte aient fait perdre trois années à l'institution policière**, cristallisant de nombreuses crispations et générant des tensions entre les unités bénéficiant de cette dernière et les autres. Cette perte de temps apparaît d'autant plus regrettable que son caractère insoutenable, sur le plan opérationnel, condamnait la vacation forte avant même son expérimentation.

Il rappelle en outre que la « bombe à retardement »<sup>1</sup> que constituait la vacation forte n'a toujours pas été pleinement désamorcée, puisque cette dernière est toujours en vigueur pour près de 10 % des effectifs travaillant en régime cyclique<sup>2</sup>. **Son abandon définitif apparaît comme une nécessité**, tant pour restaurer la capacité opérationnelle des services concernés, que pour éviter la subsistance de tensions avec les services ne bénéficiant pas de ce régime.

---

<sup>1</sup> Rapport général n° 140 (2016-2017) de M. Philippe Dominati, fait au nom de la commission des finances, déposé le 24 novembre 2016.

<sup>2</sup> Chiffre transmis en octobre 2018 par la DGPN, soit après le « gel » du nombre d'unités pouvant recourir à ce cycle.



## DEUXIÈME PARTIE

### LE PROGRAMME 207 « SÉCURITÉ ET ÉDUCATION ROUTIÈRES » ET LE CAS « CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS »

#### I. OBSERVATIONS GÉNÉRALES SUR LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

##### A. LA MORTALITÉ ROUTIÈRE RESTE STABLE EN 2019

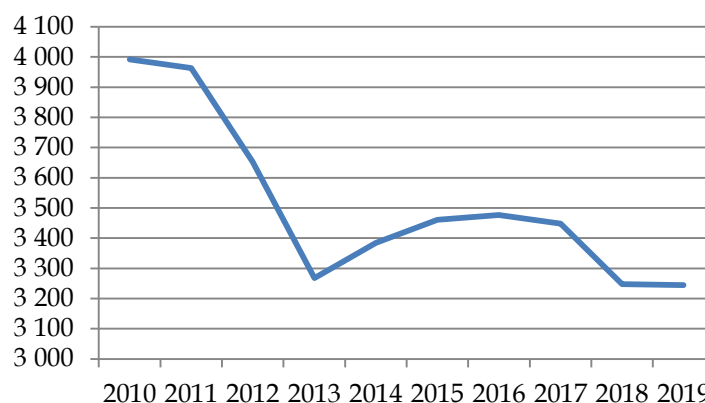
###### 1. L'année 2019 confirme les bons chiffres de la mortalité routière obtenus en 2018, le plus bas historique jamais atteint

L'année 2019 confirme les très bons chiffres de l'année 2018 (3 488 décès) avec 3 498 décès en France dont 3 244 en France métropolitaine et 254 dans les Outre-mer.

a) En France Métropolitaine un nombre de décès presque identique à celui de l'année 2018

Dans l'Hexagone, le nombre de tués<sup>1</sup> en 2019 a ainsi fortement baissé par rapport au point haut atteint en 2016 (233 décès de moins) et se situe à un niveau équivalent à celui de 2018, puisqu'il est de 3 244 décès (4 décès de moins).

##### Évolution du nombre de tués à 30 jours en France métropolitaine de 2010 à 2019



Source : bilans de l'Observatoire interministériel de la sécurité routière (ONISR)

<sup>1</sup> Le nombre annuel de tués est le premier indicateur de performances (1.1) de l'objectif n° 1 « Mobiliser l'ensemble de la société sur la sécurité routière pour réduire le nombre d'accidents et de tués sur la route » du programme 207 « Sécurité et éducation routières » du projet de loi de finances 2020.

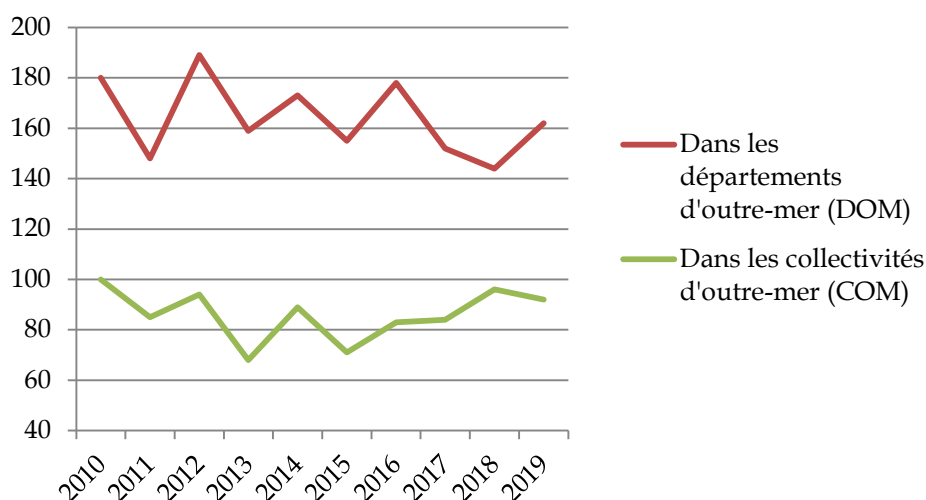
b) Légère hausse des décès en outre-mer

Dans les **départements d'outre-mer**, les baisses consécutives observées en 2017 (-26) et en 2018 (-8) ne se poursuivent pas en 2019 puisque le nombre de tués augmente de nouveau (+18 par rapport à 2018) pour s'établir à 162. Il convient néanmoins de noter que ce nombre se situe au niveau moyen observé ces dix dernières années, la mortalité dans les DOM oscillant autour d'une moyenne d'un peu plus de 160 décès par an.

En revanche **dans les collectivités et pays d'outre-mer, on constate depuis les points bas de 2013 (68) et 2015 (71) une augmentation de la mortalité et un retour au niveau de 2010. L'année 2019 a ainsi enregistré 92 tués** (après 96 en 2018).

Au total, les populations d'Outre-mer représentent 4 % des citoyens français mais 7 % du nombre de tués sur les routes.

**Évolution du nombre de tués à 30 jours dans les départements et collectivités d'outre-mer de 2010 à 2019**

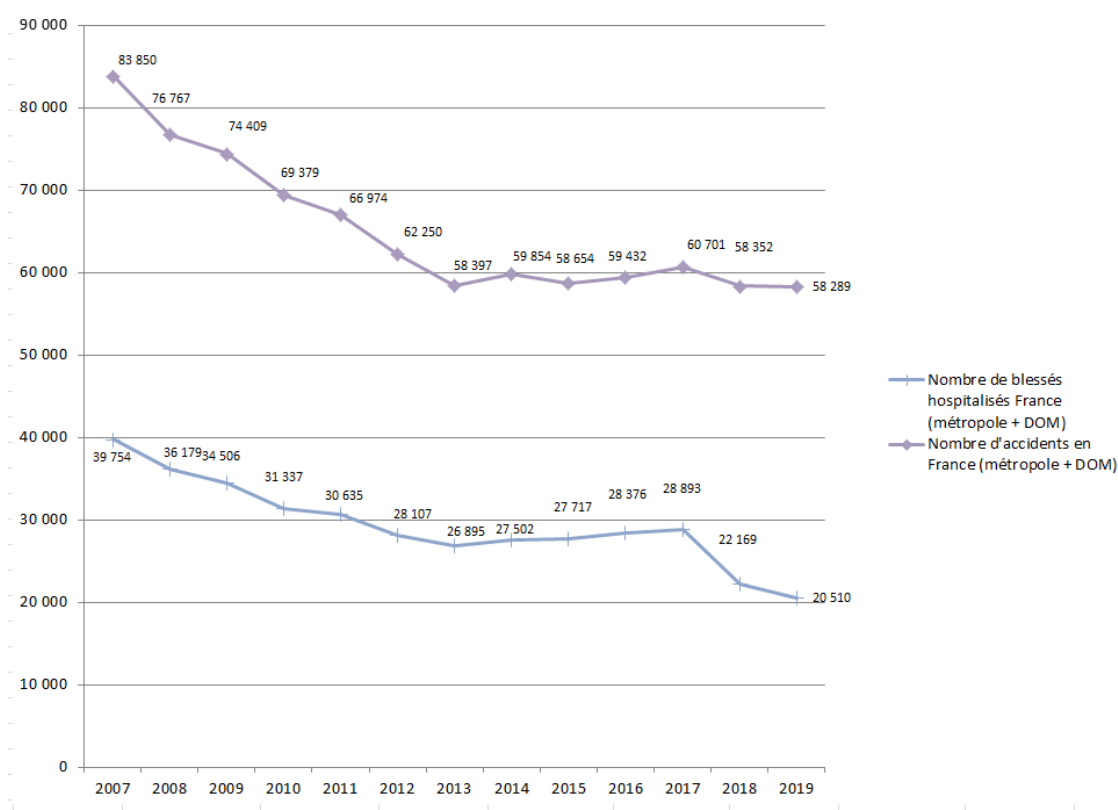


Source : bilans de l'Observatoire interministériel de la sécurité routière (ONISR)

## 2. Le nombre de blessés hospitalisés diminue en 2019

Alors que le nombre d'accidents est stable par rapport à l'année 2018 (- 0,1%), le **nombre de blessés hospitalisés** enregistre une **nouvelle baisse en 2019** (- 7,5%) confirmant la rupture avec la tendance haussière observée en 2013-2017.

### Évolution du nombre d'accidents routiers et de blessés hospitalisés en France métropolitaine et dans les DOM de 2007 à 2019



Source : bilans de l'ONISR

Le rapporteur considère qu'il pourrait être opportun que le gouvernement introduise un indicateur « blessés graves » ou « blessés hospitalisés » ainsi que le suggère le 14<sup>ème</sup> rapport sur le classement des progrès de l'Union européenne en matière de sécurité routière<sup>1</sup>.

En effet, comme le démontre actuellement la crise sanitaire, la hausse ou la baisse du nombre de personnes hospitalisées en raison des accidents de la route est un élément déterminant de la gestion de nos capacités d'accueil à l'hôpital.

<sup>1</sup> Ranking EU Progress on Road Safety, 14<sup>th</sup> Road Safety Performance Index Report, juin 2020.

### **3. Au sein de l'Union européenne la France reste dans la moyenne et dispose d'une marge d'amélioration**

D'après les données de l'UE<sup>1</sup>, la mortalité routière en France a certes baissé de 60 % sur la période 2001-2019, un résultat légèrement meilleur que la moyenne de l'Union (- 56%), mais **seulement de 19 % sur la période 2010-2019** alors que la moyenne de l'Union s'établit sur cette période à - 23,7%.

En nombre de décès par million d'habitants, la France se situe cette fois **au niveau de la moyenne de l'Union** (51 décès/million d'habitants), mais loin derrière la Norvège (20 décès/million d'habitants), la Suisse (21 décès/million d'habitants) ou encore l'Espagne et l'Allemagne (38 décès/million d'habitants).

Ainsi, bien qu'ayant diminué le nombre de tués sur ses routes ces dernières années, **la France enregistre toujours de moins bons résultats que nombre de ses voisins européens.**

### **4. Une année 2020 marquée par une baisse sans précédent de la mortalité mais en trompe l'œil en raison de la période de confinement**

Les neufs premiers mois de l'année 2020 mettent en évidence l'impact de la crise sanitaire sur le nombre de tués qui s'élève au 31 septembre 2020 à 1 957 contre 2 446 à la même période en 2019 soit une baisse de 20 %.

Néanmoins, comme le rappelle la DSR, ce bon résultat n'est pas synonyme d'amélioration des comportements sur la route puisqu'il n'est pas proportionnel à l'évolution du trafic routier au cours de l'année.

Ainsi, après deux premiers mois où la mortalité était stable (- 9 tués fin février 2020 par rapport à fin février 2019), la période de confinement voit **le trafic routier baisser de 80 % tandis que la mortalité sur la route baisse de seulement 63 % avec 178 tués au cours des semaines 12 à 19 contre 474 en moyenne sur 2015-2019.**

Les études de l'ONISR sur le premier semestre 2020 mettent en évidence, certes la chute de l'accidentalité pendant la période de confinement, mais aussi une reprise en période de déconfinement qui n'est pas encore à la hauteur d'une situation correspondant aux déplacements habituels.

---

<sup>1</sup> Ranking EU Progress on Road Safety, 14<sup>th</sup> Road Safety Performance Index Report, juin 2020.



## Répartition de la mortalité routière en 2019

- **Selon la catégorie d'usagers : forte hausse du nombre de cyclistes tués**

La réduction de la mortalité routière n'a pas bénéficié de façon identique à toutes les catégories d'usagers.

En 2019, en métropole, 1 622 usagers de **véhicules de tourisme** ont été tués. En baisse sensible par rapport à 2018 (-15 tués), ils représentent **la moitié (50 %) de la mortalité routière**.

Le **nombre d'usagers de deux-roues motorisés** représentent **23 % des décès** avec 615 motocyclistes et 134 cyclomotoristes tués en 2019. Sur la période 2010-2019, la baisse enregistrée est de 13% pour les motocyclistes et de 46% pour les cyclomotoristes.

**Piétons et cyclistes constituent 21 % de la mortalité en 2019** avec respectivement 483 (15% des tués) et 187 (6% des tués) personnes tuées. Après avoir baissé dans les années 2000, la mortalité des piétons est stable sur la période 2010-2019.

**En revanche, il est à noter que les cyclistes représentent la seule catégorie d'usagers dont la mortalité augmente tendanciellement et la seule où le nombre de décès en 2019 (187) est nettement supérieur à celui de 2010 (140). Le nombre de cyclistes tués connaît ainsi une augmentation d'un tiers par rapport à 2010, et leur part dans la mortalité est passée de 4 à 6 %.**

**De leur côté, les nouveaux engins de déplacement personnels motorisés (trottinettes, monoroues...) ont entraîné le décès de 10 usagers :** le décret n°2010-1082 du **23 octobre 2019** qui pose de nouvelles règles (interdiction aux enfants de moins de 12 ans, usage strictement personnel, limitation à 25 km/h...) n'a donc pas permis d'enrayer la progression de cette mortalité qui devrait constituer un sujet de préoccupation pour la sécurité routière.

- **Selon les classes d'âge : les jeunes adultes et les plus de 75 ans restent les plus touchés**

En 2019, **les jeunes adultes sont les plus touchés par les accidents de la route**. Alors que 50 personnes ont été tuées en France métropolitaine par million d'habitants, chez les 18-24 ans, ce taux est 2 fois plus élevés (106). On observe également une surmortalité chez les personnes de 75 ans ou plus avec 86 décès par million d'habitants.

Entre 2010 et 2019, le risque individuel (nombre de personnes tuées par million d'habitants) est passé de 64 à 50, soit une baisse de 22 %. La diminution a été plus forte pour les moins de 45 ans avec une baisse moyenne de 30 % et surtout les moins de 18 ans avec une baisse très marquée de 45 %. En revanche la diminution est de seulement 10 % pour les 45 ans et plus.

- **Selon les réseaux routiers**

**La grande majorité des accidents mortels à lieu hors agglomération** (60 % des personnes tuées le sont hors agglomération hors autoroute et 8 % sur autoroute).

De 2000 à 2010, la mortalité a baissé de moitié sur tous les types de réseaux. Depuis 2010, elle a augmenté de + 3 % sur autoroute et a plus baissé hors agglomération (- 25 %) qu'en agglomération (- 8 %).

Le nombre de décès entre 2018 et 2019 est stable mais variable selon le milieu routier : la baisse hors agglomération est de - 3,6 %, et de - 2,2 % sur autoroute. En revanche en agglomération on constate une forte hausse de 7,7 % après une baisse de 4,7 %

- **Selon les régions**

La région **Île-de-France** représente seulement **8 % des personnes tuées** en métropole, mais **32 % des accidents corporels** et **30 % des blessés**, pour **19 % de la population**

Le nombre de personnes tuées par an et par million d'habitants sur la période 2015-2019 est de 52 pour la France métropolitaine et varie selon les régions entre 25 en Île-de-France et 93 en Corse. Ce taux est aussi inférieur à 52 en Bretagne, Hauts de France et Grand Est mais supérieur à 65 en Bourgogne Franche-Comté ou Occitanie.

La mortalité ramenée à la population a baissé entre les périodes 2010-2014 et 2015-2019 dans toutes les régions. Pour beaucoup, la baisse est proche de la baisse nationale (- 9%). Les régions Centre-Val de Loire et Occitanie ont connu des baisses plus importantes (- 16% et - 13%) et les régions Corse et Hauts-de-France des baisses moindres (- 4% ou - 2%).

La mortalité par million d'habitants des 18-24 ans est deux fois plus forte en moyenne (109) que le taux tous âges (52). Mais elle est d'autant plus élevée dans les régions avec les taux de mortalité tous âges les plus élevés : autour de 140 en Occitanie, PACA, et Nouvelle Aquitaine, plus de 175 en Bourgogne Franche-Comté, Centre Val de Loire et jusqu'à 219 en Corse.

- **Selon les facteurs comportementaux**

La **vitesse excessive ou inadaptée** demeure la **cause principale de 27 % des accidents mortels** selon les forces de l'ordre.

Parmi les conduites addictives, **l'alcool** serait la cause principale de **18 % des accidents mortels** pour lesquels ces éléments sont renseignés : **30 % des décès** interviennent alors qu'au moins un des conducteurs impliqués avait un taux d'alcool dépassant 0,5 g/l de sang.

Les **stupéfiants** seraient la cause principale de plus de **9 % des accidents mortels**, mais **23 % des décès routiers** interviennent lors d'un accident impliquant au moins un conducteur testé positif aux stupéfiants.

Le **refus de priorité** serait la cause principale d'au moins **10 % des accidents mortels**, est désormais devancé par l'« **inattention ou par le téléphone portable** » (**11 %**).

Enfin, le **non-port de la ceinture** est **encore fréquent** : **22 % des usagers tués des véhicules** avec le critère « ceinture » renseigné.

- **Selon le sexe**

**En 2019, trois fois plus d'hommes (2 509) que de femmes (735) sont décédés sur la route.** Les tranches d'âges des 15-29 ans, 30-44 ans et 44-59 ans concentrent **83 % de la mortalité masculine**. Toutefois la mortalité masculine des autres classes d'âge demeure également bien supérieure à celle des femmes, alors que la part de ces dernières dans la population augmente.

Les **hommes tués sont à 79 % des conducteurs**, à **11 % des piétons** et à **10% des passagers**. Cette répartition est très différente de celle observée chez **les femmes tuées dont 43 % sont des conductrices**, **31 % des passagères** et **26 % des piétonnes**. Enfin **84 % des auteurs présumés d'accidents mortels** et **91 % des conducteurs alcoolisés impliqués dans un accident mortel sont des hommes**.

*Source : réponse au questionnaire budgétaire*

## **5. Le nouvel indicateur « tués hors autoroute hors agglomération » met en évidence une légère baisse entre 2018 et 2019**

La limitation par le décret n°2018-487 du 15 juin 2018 de la vitesse maximale autorisée sur les routes hors agglomération a eu un impact certain mais dont l'appréciation se heurte à la conjonction d'autres facteurs.

**Le nouveau sous-indicateur 1.1.3 « nombre de tués hors agglomération hors autoroutes » (HAHA), créé au sein du programme 207, permet de mieux mesurer l'efficacité de cette mesure sur le moyen terme en isolant l'évolution du nombre de tués sur ce réseau routier. Il apparaît alors que ce réseau a enregistré 72 tués de moins entre 2018 (2 016 tués) et 2019 (1 944 tués) soit une baisse de 3,5%.**

**Si le rapport final publié en juillet 2020 par le Cerema<sup>1</sup> conclut à la baisse de l'accidentalité et la progression de l'acceptabilité, le confinement a conduit à écourter la période d'analyse.**

De plus, la baisse de la vitesse permet certes de réduire les distances de freinage et le risque de décès, y compris lorsque la cause principale se situe ailleurs (alcool, stupéfiants, infraction au code de la route, etc.), mais les causes d'accident sont bien souvent multifactorielles.

**Le rapporteur spécial estime donc que cet indicateur, bien que positif cette année, nécessite d'être confirmé dans la durée pour apprécier pleinement ses effets.**

## ***B. UNE COMMUNICATION EN ÉVOLUTION***

### **1. Un poste légèrement sous-budgété en 2021**

Depuis plusieurs années, les dépenses de communication sont relativement stables, elles se situent autour de 20 millions d'euros. Ainsi, en 2019, la consommation de crédits s'est élevée à 21 millions d'euros en AE et 12 millions d'euros en CP.

Avec 16 millions d'euros prévus dans le projet de loi de finances pour 2021 (8 millions d'euros sur le programme 207 et 8 millions d'euros sur le programme 751 du CAS « Radars »), ce poste apparaît légèrement sous-budgété.

---

<sup>1</sup> Abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h. Rapport final d'évaluation - Juillet 2020 - Cerema.

## 2. Une nouvelle stratégie de communication qui a dû s'adapter à la hausse des grands excès de vitesse durant la crise sanitaire

En décembre 2019, la Sécurité routière adopte une nouvelle signature de communication : « Vivre, ensemble » (après « Sécurité routière. Tous responsables »).

En 2020, la communication s'adosse à ce nouveau mot d'ordre avec une première campagne « Merci », qui donne la parole à des personnes qui qui n'ont pas été tuées ou blessées parce que des automobilistes ont conduit prudemment.

Durant la crise sanitaire, face à la hausse des grands excès de vitesse et le maintien d'un niveau de mortalité supérieur au trafic routier, **la Sécurité routière a lancé une campagne dès le 11 mai 2020** pour inciter les conducteurs à prolonger sur la route les comportements de prudence et de solidarité observés pendant les deux mois de confinement.

### Principales actions prévues pour 2021

Compte tenu de la crise sanitaire et des incertitudes qu'elle engendre, le plan d'actions de communication pour 2021 devra s'adapter au contexte et tenir compte :

- des évolutions de mobilité : progression accélérée de l'usage du vélo, télétravail, usage différent de la voiture etc.
- des changements de comportement sur la route : fort relâchement, tension entre les différentes mobilités etc.

La Sécurité routière poursuivra son nouveau positionnement « *Vivre, ensemble* » et développera des communications-solutions autour des risques les plus sensibles dans ce contexte fluctuant : - la cohabitation cyclistes/automobilistes, le téléphone en conduisant, l'alcool et la conduite, la vitesse.

*Source : réponse au questionnaire budgétaire*

**C. RELANCÉE EN 2019, LA RÉFORME DU PERMIS DE CONDUIRE VISE NOTAMMENT UNE RÉDUCTION DU COÛT ET DES DÉLAIS D'ATTENTE**

La réforme annoncée par le Gouvernement en **juin 2014 et poursuivie dans le cadre de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015** pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (dite « loi Macron ») avait pour objectif de rendre le permis de conduire plus accessible et plus transparent en réduisant les délais d'attente pour passer l'examen du permis de conduire, et en relançant la conduite accompagnée. C'est dans la poursuite de ces objectifs que le gouvernement a annoncé **dix mesures le 2 mai 2019 dans le cadre d'une réforme « Le permis pour tous. Une formation personnalisée et de qualité. Un permis de conduire moins cher. »**<sup>1</sup>

**1. Un délai d'attente médian impacté en 2020 par la crise sanitaire mais qui retrouverait en 2021 son niveau cible de 42 jours**

Depuis le PLF 2020, **le délai médian remplace le délai moyen comme indicateur 2.1. du programme 207**, il devait permettre de mieux mesurer si les délais d'attente ont été réduits pour la grande majorité des candidats en réduisant l'impact des candidats qui attendent longtemps avant de le repasser.

Fixée à 42 jours, la cible ne pourra pas être atteinte en 2020 en raison des mesures de confinement liées la crise sanitaire qui ont empêché environ 400 000 examens du permis de conduire de se tenir durant cette période. Malgré les mesures prises par la DSR pour rattraper le retard (augmentation du nombre d'examens supplémentaires, recours à des inspecteurs retraités, etc.), **ce délai devrait en 2020 reculer à 70 jours. Pour 2021, la DSR prévoit de ramener le délai à son niveau cible de 42 jours.**

Enfin, il convient de noter qu'il s'agit du **délai entre la première et la deuxième présentation, ce qui ne permet pas d'apprécier le temps global nécessaire à l'obtention du permis de conduire.** La DSR nous a confirmé lors de son audition qu'un **groupe de travail est en cours d'installation** sur ce sujet afin de faire évoluer cet indicateur.

---

<sup>1</sup> cf annexe 4.

### **Les mesures en faveur de la réduction des délais d'attente**

Les candidats confrontés à des délais d'attente de plusieurs mois sont contraints, pour maintenir leur niveau en conduite, de prendre de très nombreuses leçons. Ce prix de l'échec, s'élève à environ 200 euros par mois d'attente.

#### *L'activité des IPCSR recentrée sur l'épreuve pratique du permis de conduire*

S'agissant de la réduction des délais d'attente, le ministre de l'intérieur a annoncé dès le 13 juin 2014 un train de mesures. Ainsi, **l'activité des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR) a été recentrée sur le passage de la catégorie B** du permis de conduire et leurs missions de contrôle.

#### *L'organisation de l'épreuve théorique générale externalisée*

Le **décret n° 2016-516 du 26 avril 2016** relatif à l'organisation de l'épreuve théorique général du permis de conduire et les arrêtés subséquents ont permis d'**agréer** à ce jour **six organisateurs** pour faire passer cette épreuve (la société SGS Automotive Services, le groupe La Poste, les sociétés Pearson Vue, Bureau Veritas SGIT, Dekra Services France et France code depuis juillet 2020).

Actuellement, **1 712 centres privés sont ouverts**, contre environ **512 centres d'État** avant l'externalisation. En 2019, près de 2 millions d'examens pratiques ont été réalisés contre moins de 1,5 millions en 2015.

#### *Le développement de la conduite supervisée*

**Mesure n°4 de la réforme présentée le 2 mai 2019**, la conduite supervisée est ouverte à tout usager ayant échoué à l'examen pratique du permis de conduire dès lors qu'il n'a pas fait preuve d'un niveau manifestement insuffisant lors de l'examen pratique et que l'assureur du/des véhicule(s) utilisé(s) durant la période de conduite supervisée a donné son accord. Un arrêté reste à prendre en application du décret du 18 mai 2020 pour sa mise en œuvre

*Source : réponses au questionnaire budgétaire et site de la sécurité routière*

## **2. Le coût unitaire moyen du permis de conduire stabilisé légèrement au-dessus des 65 euros**

Après une stagnation autour de 61 euros entre 2014 (60,8 euros) et 2017 (61,5 euros), **le coût unitaire moyen du permis de conduire pour l'administration a bondi à près de 66 euros en 2019.**

L'année 2020 devrait elle aussi être marquée par une hausse de ce coût unitaire entraînée mécaniquement par l'impossibilité de compenser l'ensemble des 400 000 permis non réalisés pendant le confinement.

Sur le moyen terme, le projet annuel de performances 2021 explique que **ce coût est parvenu à un point d'équilibre et se stabilisera à environ 65 euros** : en raison d'une part de « la mobilisation d'un effectif plus important d'inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR) qui a engendré une légère hausse des coûts de fonctionnement », et

d'autre part « de la prise en charge nouvelle du permis A2 et du niveau supérieur moto pour l'ensemble des agents en formation initiale ».

### **Un coût moyen du permis de conduire réduit**

Le **coût moyen du permis de conduire** est estimé à 1 600 euros. Cette moyenne occulte d'importantes disparités. Le coût est généralement réduit pour les conducteurs ayant choisi la conduite accompagnée ou la conduite sur boîte automatique par exemple (environ 1 100 euros), alors que les frais sont nettement plus conséquents pour ceux qui échouent au premier passage après un apprentissage classique.

#### *La suppression des frais de présentation à l'épreuve*

À la suite du décret n° 2015-1571 du 1<sup>er</sup> décembre 2015 relatif aux conditions d'application de l'article L. 213-2 du code de la route, **la présentation aux épreuves du permis ne peut plus donner lieu à aucun frais**. Il est donc interdit aux établissements d'enseignement de la conduite de facturer toute somme, quelle qu'en soit la dénomination, au titre de la présentation d'un candidat à l'une des épreuves. **Seul l'accompagnement physique du candidat pendant l'épreuve peut donner lieu à des frais**, mais qui sont étroitement encadrés.

#### *La gratuité du code pour les volontaires du SNU*

La mesure déjà mise en œuvre en 2019 pour 2000 volontaires dans le cadre d'une préfiguration dans 13 départements concernera **7000 volontaires en 2020**. Un nouveau module de sécurité routière a été réalisé par la délégation à la sécurité routière (DSR) pour tenir compte des retours d'expérience.

#### *L'extension de la formation sur simulateur*

**L'arrêté du 16 juillet 2019 modifiant l'arrêté du 22 décembre 2009** prévoit que dans les 20 heures de formation obligatoire la durée d'apprentissage sur simulateur passe de 5 heures à 10 heures. C'est une méthode moins onéreuse pour les écoles de conduite puisqu'elle permet de réduire les coûts associés aux véhicules. La diminution du coût sera alors répercutée sur le prix des heures d'apprentissage favorisant ainsi l'accès au permis.

#### *La conversion du permis « boîte automatique » facilitée*

Désormais, le temps d'attente entre l'obtention du permis « boîte automatique et la possibilité de le transformer en permis classique, passe à trois mois au lieu de six.

*Source : réponses au questionnaire budgétaire et site de la sécurité routière*

## II. OBSERVATIONS SUR LE PROGRAMME 207 « SÉCURITÉ ET ÉDUCATION ROUTIÈRES »

Le programme 207 « Sécurité et éducation routières » a été **rattaché à la mission « Sécurités » en 2013**, à la suite du placement de la délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR devenue ensuite DSR) sous la tutelle du ministère de l'intérieur, alors qu'elle relevait précédemment du ministère de l'écologie au titre de l'équipement.

Après une **évolution de son périmètre en 2015** (les emplois sont désormais inscrits au programme 216 « Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur » de la mission « Administration générale et territoriale de l'État »), **puis en 2020** (les crédits permettant de développer et de maintenir les systèmes d'information de la DSR sont aussi transférés au programme 216), aucun changement n'est à noter pour 2021.

La dépense portée par le présent programme diminue légèrement pour s'établir à **41,18 millions d'euros en AE et CP**.

Ces crédits, qui représentent environ 0,2 % de la mission « Sécurités », sont principalement consacrés aux actions de communication (16,3 millions d'euros) et à l'organisation du permis de conduire (14,9 millions d'euros).

### Évolution des crédits des actions du programme 207

(en millions d'euros)

Action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI 2020	PLF 2021	Évolution	LFI 2020	PLF 2021	Évolution
<i>01 « Observation, prospective, réglementation et soutien au programme »</i>	3,47	4,24	22,19 %	3,47	4,24	22,19 %
<i>02 « Démarches interministérielles et communication »</i>	16,29	16,32	0,18 %	16,29	16,32	0,18 %
<i>03 « Éducation routière »</i>	23,17	20,63	- 10,96 %	22,83	20,63	- 9,64 %
<b>TOTAL</b>	42,94	41,18	- 4,1 %	42,59	41,18	- 3,31 %

Source : projet annuel de performances 2021



### **A. UNE HAUSSE SIGNIFICATIVE DES CRÉDITS D'ÉTUDE ET D'EXPERTISE (ACTION 01)**

**Les crédits abondant l'action 01** « Observation, prospective, réglementation et soutien au programme » **augmentent de 22 %** (4,24 millions d'euros demandés dans le projet de loi de finances pour 2021, contre 3,47 millions d'euros dans le projet de loi de finances pour 2020).

L'action 01 couvre des crédits de nature très diverses : fonctionnement courant de la délégation à la sécurité routière (DSR), des observatoires locaux de l'accidentologie routière, de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), frais d'impression et de documentation institutionnelle ou encore frais d'étude.

L'augmentation de près de 800 000 euros pour le PLF 2021 a pour objet d'augmenter le financement des **études et recherches** permettant d'approfondir et développer les connaissances en matière de sécurité routière confiés à des organismes tels que l'IFSTTAR (Institut Français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux) ou le CEREMA.

### **B. DES DÉPENSES DE COMMUNICATION STABLES (ACTION 02)**

Les crédits (16,3 millions d'euros) de l'action 02 « Démarches interministérielles et communication » se répartissent en deux lignes :

- une ligne « communication grand public » dont les crédits s'élèvent à 7,8 millions d'euros soit le même niveau qu'en 2020 ;

- une ligne consacrée à l'animation et au fonctionnement des actions locales dont les crédits s'élèvent à 8,52 millions d'euros et caractérisée par des actions menées directement par les services de l'État.

Le rapporteur spécial attire néanmoins l'attention sur la **nécessité d'une budgétisation en lien avec les consommations de crédits des années antérieures puisqu'en 2018 et de nouveau en 2019 les crédits consommés ont été de 19 millions d'euros** (l'excédent étant prélevé sur l'action 03).

### **C. DAVANTAGE DE CRÉDITS CONSACRÉS AU FONCTIONNEMENT ET À LA RÉNOVATION DES CENTRES D'EXAMEN ET UNE OPÉRATION « PERMIS À UN EURO » MIEUX CALIBRÉE (ACTION 03)**

Les crédits alloués à l'action 03 « Éducation routière », qui représentent la moitié des crédits du programme, s'élèvent pour 2021 à 20,63 millions d'euros contre 22,83 millions d'euros en 2020, soit une baisse de 3,3 %.

### **1. Une hausse des dépenses de fonctionnement et d'investissement principalement consacrées aux centres d'examen**

Les dépenses de fonctionnement sont en légère hausse de 4,8 % (12,77 contre 12,18 millions d'euros en 2020).

Les crédits affectés au fonctionnement des cellules d'éducation routière et d'entretien des centres d'examen, après avoir connu une forte hausse de 44 % en 2020 (9,33 millions d'euros en 2020 contre 6,5 millions d'euros en 2019), enregistrent de nouveau une progression pour s'établir à 10,8 millions d'euros.

Les dépenses liées à la formation initiale et continue des IPCSR restent légèrement en-dessous de 3 millions d'euros.

Enfin, les crédits d'investissement, consacrés à la rénovation des centres d'examen du permis de conduire sont aussi en augmentation en 2021 (3,8 millions d'euros contre 3,56 millions d'euros en 2020).

### **2. Surbudgétées pendant plusieurs années, les dépenses d'intervention liées au « permis à un euro par jour » sont mieux ajustées en 2021**

**La charge financière de l'État au titre du « permis à un euro par jour » ne cessait d'augmenter au fil des projets de loi de finances successifs : + 13,1% en 2020 (6,55 millions d'euros), après une hausse de 16,3% en 2019.** Mais cette augmentation continue semblait peu justifiée au vu de l'évolution du nombre de prêts souscrits ces dernières années et des taux d'intérêts. Ainsi, les crédits de paiement consommés se sont élevés à 2,55 millions d'euros en 2018 et seulement 1,96 million d'euros en 2019.

La budgétisation proposée pour 2021, tient davantage compte de la réalité des prêts financés et fixe l'enveloppe consacrée à ce dispositif à 2,8 millions d'euros, un montant encore un peu élevé mais plus réaliste.

### III. OBSERVATIONS SUR LE COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE « CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS »

#### A. UNE ARCHITECTURE COMPLEXE QUI A PERDU DE VUE L'OBJECTIF INITIAL D'ACCEPTATION DE LA POLITIQUE DE CONTRÔLE AUTOMATISÉ DES INFRACTIONS ROUTIÈRES

L'article 49 de la loi de finances pour 2006<sup>1</sup> a créé le compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers », habituellement appelé CAS « Radars » ou CAS « Amendes ». Conformément à l'article 21 de la LOLF, « *les comptes d'affectation spéciale retracent, dans les conditions prévues par une loi de finances, des opérations budgétaires financées au moyen de recettes particulières qui sont, par nature, en relation directe avec les dépenses concernées* ».

#### 1. Une architecture trop complexe

En 2021, les dépenses du compte resteront réparties en deux sections, elles-mêmes respectivement divisées en un et trois programmes.

Pour mémoire, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, **la section 1 « Contrôle automatisé » ne comprend plus qu'un seul programme, le programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière » finançant :**

- le déploiement et l'entretien des radars ;
- le fonctionnement du Centre national de traitement ;
- les charges de gestion du permis à points.

La **section 2 « Circulation et stationnement routiers »** comprend :

- le programme 753 « Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers », gérant le déploiement du « procès-verbal électronique », le « PVé » ;

- le programme 754 « Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières » transférant aux collectivités territoriales une partie des recettes des amendes ;

- le programme 755 « Désendettement de l'État » venant abonder le budget général au titre des recettes non fiscales.

Le « CAS Radars » a vocation à retracer les dépenses financées à partir du produit des amendes. **Ses recettes se composent du produit des amendes perçues par la voie des radars et de celui des autres amendes de police de la circulation et du stationnement**, à l'exception d'une partie

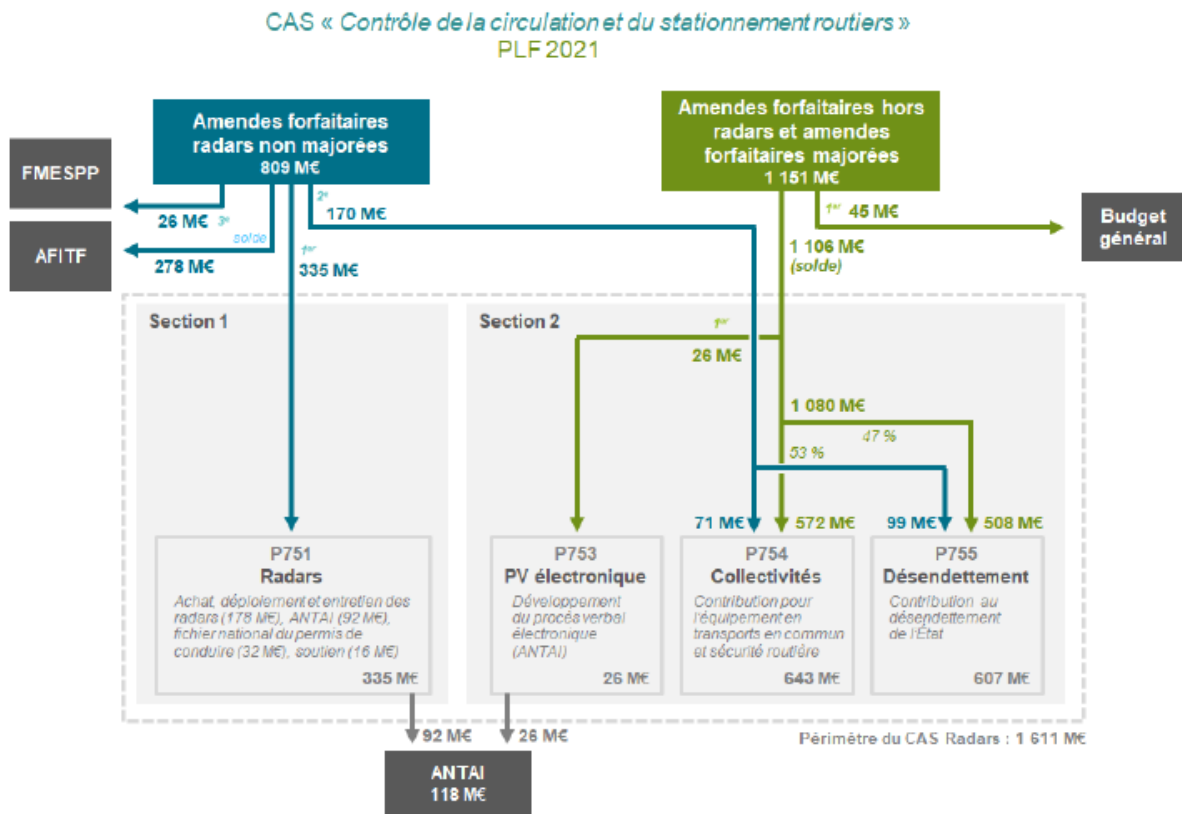
---

<sup>1</sup> Loi n° 2005-1719 du 30 décembre 2005 de finances pour 2006.

affectée à l'Agence pour le financement des infrastructures de transport de France (AFITF), au budget général, et depuis la loi de finances 2019 au **fonds pour la modernisation des établissements de santé publics et privés (FMESPP)**, alimenté par le surplus estimé des amendes forfaitaires radar engendrées par l'abaissement de la vitesse maximale de 90 à 80 km/heure.

En 2021, le schéma d'affectation du produit des amendes de police de la circulation et du stationnement routiers envisagé par le projet de loi de finances reste inchangé et s'établit comme suit :

### Schéma d'affectation du produit des amendes de police de la circulation et du stationnement routiers



Source : projet annuel de performances 2021

## **2. Un CAS qui contrevient au principe de spécialité et qui ne participe plus assez à l'objectif d'acceptabilité de la politique de contrôle automatisé**

Le rapporteur constate que le CAS contrevient au **principe de spécialité** puisqu'en 2019, 35 % des recettes des amendes ont été attribuées au programme 755 « Désendettement de l'État » (495 millions d'euros) qui ne concerne pas des dépenses de sécurité routière.

Par ailleurs, sa complexité le rend peu lisible et l'on peine à comprendre la destination des recettes des radars en première analyse.

Pour autant, le rapporteur maintient son attachement au principe d'un CAS pour la gestion des amendes, notamment celles des radars, afin de **faciliter l'acceptabilité de la politique de sanction automatisée**.

C'est pourquoi, il propose de **réformer le CAS** en simplifiant le circuit budgétaire : fusion des programmes 752 et 753 suppression des enchevêtrements croisés, réflexion à mener sur l'intérêt de conserver deux sections, ainsi que l'abondement au budget général etc.

### ***B. POUR 2021, LES ESTIMATIONS DU PRODUIT DES AMENDES S'ÉLÈVENT À PRÈS DE 2 MILLIARDS D'EUROS***

#### **1. Les amendes forfaitaires radars retrouveraient en 2021 un niveau proche de 2017, c'est-à-dire antérieur au mouvement des « gilets jaunes »**

Les « AF Radars » sont affectées au CAS pour des montants déterminés en loi de finances. **En 2021, la section 1 doit percevoir 335 millions d'euros, tandis que la section 2 reçoit 170 millions d'euros.** Le solde est désormais attribué, pour partie, au **fonds pour la modernisation des établissements de santé publics et privés (FMESPP), à hauteur de 26 millions d'euros<sup>1</sup> puis à l'AFITF, pour un montant estimé de 278 millions d'euros.**

Estimées à **809 millions d'euros** (contre 729 millions d'euros en LFI 2020) les recettes de l'année 2021 se situeraient alors à un niveau proche de celui de 2017 (824,5 millions d'euros).

---

<sup>1</sup> L'hypothèse de 26 millions d'euros avait été obtenue en appliquant l'hypothèse d'un doublement du nombre d'infractions enregistrées par les radars situés sur les routes concernées par l'abaissement de la vitesse maximale autorisée (soit environ 620 radars fixes et 160 radars mobiles) et sanctionnées au cours des six premiers mois de mise en œuvre de la mesure.

Il convient cependant de noter que **cette estimation repose sur des hypothèses qui à ce jour sont loin d'être réalisées** : retour à un taux de disponibilité de 93 %, déploiement de 4 700 radars (dont 1 200 radars tourelles) et absence d'évènements extérieurs tels que la période de confinement du premier semestre 2020.

## **2. Les recettes des amendes forfaitaires hors-radars et des amendes forfaitaires majorées se situeraient à un niveau inédit en 2021**

Les prévisions des recettes d'amendes forfaitaires majorées et d'amendes forfaitaires hors radars augmentent à nouveau pour s'établir à 1 151 millions d'euros dans le PLF 2021.

Cette nouvelle hausse des prévisions pose la question des **conséquences de la réforme du stationnement payant**, cette dernière n'ayant pas encore provoquée une baisse sensible de ces recettes. L'une des explications avancée par la DSR est la part encore élevée des **régularisations** au titre des exercices antérieurs parmi ces recettes.

Néanmoins, au regard des estimations du PLF 2021 **le rapporteur souhaiterait que les documents budgétaires soient plus précis sur les scénarios choisis pour effectuer ces prévisions de recettes.**

## **3. Un montant prévisionnel de recettes affectées au CAS qui dépend principalement des recettes de la section 2.**

Comme en 2020, le montant prévisionnel affecté au CAS se situe à un haut niveau. **En effet, sur les 1 960 millions d'euros de prévision de recettes, 1 611 millions d'euros (soit 82 %) sont affectées au CAS. Ce ratio était de 85 % en 2020 et 69 % en 2019.**

Ce dernier est alimenté par trois types de recettes :

- les amendes forfaitaires faisant suite aux infractions relevées par les radars (« dispositifs de contrôle automatisé »), dites « **AF radars** » ;
- les autres amendes de la police de la route et du stationnement forfaitaires, dites « **AF hors radars** » ;
- les amendes forfaitaires majorées (en cas de retard de paiement), dites « **AFM** ».

La **section 1** est alimentée pour un montant fixe lié au niveau de crédits du programme 751, en l'occurrence 335 millions d'euros en 2021.

Concernant la **section 2**, après prélèvement de 45 millions d'euros au budget général, **il lui revient intégralement le solde des « amendes forfaitaires hors radars et AFM »**. Sur ce montant, **26,2 millions d'euros sont orientés vers le programme 753**, dédié au procès-verbal électronique. **La partie restante est partagée entre le programme 754 tourné vers les**

**collectivités territoriales et le programme 755 « Désendettement de l'État », à raison de 572 millions d'euros pour le premier et de 508 millions d'euros pour le second en 2021. Cette section bénéficie aussi d'un abondement de 170 millions d'euros des « AF radars ».**

Notons enfin que ce haut ratio d'affectation est dû à la construction même du compte et pose la **question du financement conjoint de l'AFITF et du programme 751 dans le contexte de hausse modérée des recettes des radars.**

#### **4. Des recettes fortement impactées en 2020 par la crise sanitaire mettant en exergue les défauts de construction du CAS**

La crise sanitaire a eu un impact conséquent sur les recettes des amendes de la circulation qui seront substantiellement moins élevées (- 423 millions d'euros) qu'attendu par la LFI 2020 (soit 1414 millions d'euros contre 1837 millions d'euros prévus).

La diminution concerne tant la catégorie des « recettes forfaitaires des radars » (168 millions d'euros) que celle des « recettes forfaitaires majorées des radars et autres amendes de la circulation » (255 millions d'euros).

Cette baisse des recettes impacte particulièrement l'AFITF qui, en raison d'un mécanisme de répartition ne lui réservant que le reliquat des recettes forfaitaires radars non versé à la section 2, au programme 751 et au FMESPP, aurait alors vu ses ressources chuter de 193 millions d'euros à 25 millions d'euros, une situation qui compromettrait ses engagements financiers.

C'est pourquoi, la loi de finances rectificative pour 2020 (4) a limité à 355 millions d'euros (au lieu de 510 millions d'euros) la part des recettes forfaitaires des radars reversée au CAS<sup>1</sup> permettant ainsi mécaniquement de relever le montant des amendes versé à l'AFITF à 180 millions d'euros.

Cette situation, déjà observée et corrigée lors de la LFR 2019<sup>2</sup>, révèle les défauts de construction du CAS, à savoir notamment un circuit illisible et une répartition non satisfaisante.

---

<sup>1</sup> Rapport n° 124 (2020-2021) de M. Jean-François HUSSON, rapporteur général, fait au nom de la commission des finances, déposé le 12 novembre 2020: <https://www.senat.fr/rap/120-124/120-124.html> (article 2).

<sup>2</sup> Rapport n° 123 (2019-2020) de M. Albéric de MONTGOLFIER, fait au nom de la commission des finances, déposé le 14 novembre 2019 : <https://www.senat.fr/rap/119-123/119-123.html> (article 2).

## Évolution de la répartition des recettes des amendes

(en millions d'euros)

		2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>AF radars</b>	Programme 751 Radars	204,5	249,0 <sup>1</sup>	307,9	340,0	340,0	335
	Programme 752 Fichier national du permis de conduire	20,5					
	Solde non réparti	14,0	-	-	-		
	FMESPP	-	-	-	26,0	26,0	26,0
	AFIIF	263,3	424,6	450,0	500,0	193,0	278,0
	Programme 754 Collectivités territoriales	170,0	170,0	75,0	75,0	71,0	71,0
	Programme 755 Désendettement de l'État	-	-	95,0	95,0	99,0	99,0
	<b>Total AF radars</b>	<b>672,3</b>	<b>843,6</b>	<b>927,9</b>	<b>1 036,0</b>	<b>729,0</b>	<b>809,0</b>
<b>AFM + AF hors radars</b>	Programme 754 Collectivités territoriales	508,5	494,7	441,6	403,1	550,0	572
	Programme 755 Désendettement de l'État	440,6	438,8	391,6	357,4	487,0	508
	Budget général de l'État	45,0	45,0	45,0	45,0	45,0	45
	Programme 753 Procès-verbal électronique (PVé)	26,2	26,2	26,2	26,2	26,2	26,2
	<b>Total AFM + AF hors radars</b>	<b>1 008,5</b>	<b>1 004,7</b>	<b>904,4</b>	<b>831,5</b>	<b>1 108,2</b>	<b>1 151,2</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1 680,8</b>	<b>1 848,3</b>	<b>1 832,3</b>	<b>1 867,5</b>	<b>1 837,2</b>	<b>1 960,2</b>	

Source : projets annuels de performances

<sup>1</sup> À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017, les deux programmes ont été fusionnés au sein du programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière ».



**C. DES DÉPENSES STABLES SUR LES PROGRAMMES 751 ET 753, EN LÉGÈRE HAUSSE SUR LES PROGRAMMES 754 ET 755**

Les crédits demandés au titre des quatre programmes du CAS s'élèvent à 1 611 millions d'euros, soit une hausse de 2,4 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2020.

Mais il convient de distinguer :

- d'une part, les programmes 751 et 753 dont les dépenses restent stables ;

- d'autre part, les programmes 754 et 755 qui enregistrent une légère hausse de près de 3,5 % chacun et dépendent directement des recettes de la section 2.

**Total des dépenses du CAS**

(en millions d'euros)

Numéro et intitulé du programme		Exécution 2019	LFI 2020	PLF 2021	Écart 2020/2021 (en %)
751	Structures et dispositifs de sécurité routière	294	339,5	335,4	- 1,2%
753	Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	26,2	26,2	26,2	-
754	Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	571	620,7	643,3	+ 3,6%
755	Désendettement de l'État	495	586,4	606,5	+ 3,4%
TOTAL		1 387	1 572,8	1 611	+ 2,4%

NB : exécution 2019 en crédits de paiement ; loi de finances initiale pour 2020 et projet de loi de finances pour 2021 en autorisations d'engagement = crédits de paiement.

Source : Commission des finances, d'après les projets annuels de performances 2020 et 2021 et le rapport annuel de performances 2019

**D. LES CRÉDITS DU PROGRAMME 751 SONT STABLES ET S'INSCRIVENT DANS LA CONTINUITÉ DE LA STRATÉGIE RADARS**

Les **moyens du programme sont stables en 2021 (335 millions d'euros, soit - 1,2 %) et s'articule autour de 4 actions :**

- dispositif de contrôle (01) : 186,9 millions d'euros ;
- centre national de traitement (02) : 92 millions d'euros ;
- soutien au programme (03) : 18 millions d'euros ;
- système d'information Éducation routière et permis de conduire (04) : 38,5 millions d'euros.

**1. Le PLF 2021 relance le programme d'acquisition de radars autour des radars tourelles, urbains et mobiles embarqués**

Le PLF 2021 s'inscrit dans la stratégie définie lors du comité interministériel de sécurité routière (CISR) du 2 octobre 2015 et réaffirmée par le CISR du 9 janvier 2018 réuni par le Premier ministre puisqu'il prévoit notamment un **retour à l'objectif d'un parc de 4 700 appareils** qui aurait dû être atteint au 31 décembre 2019.

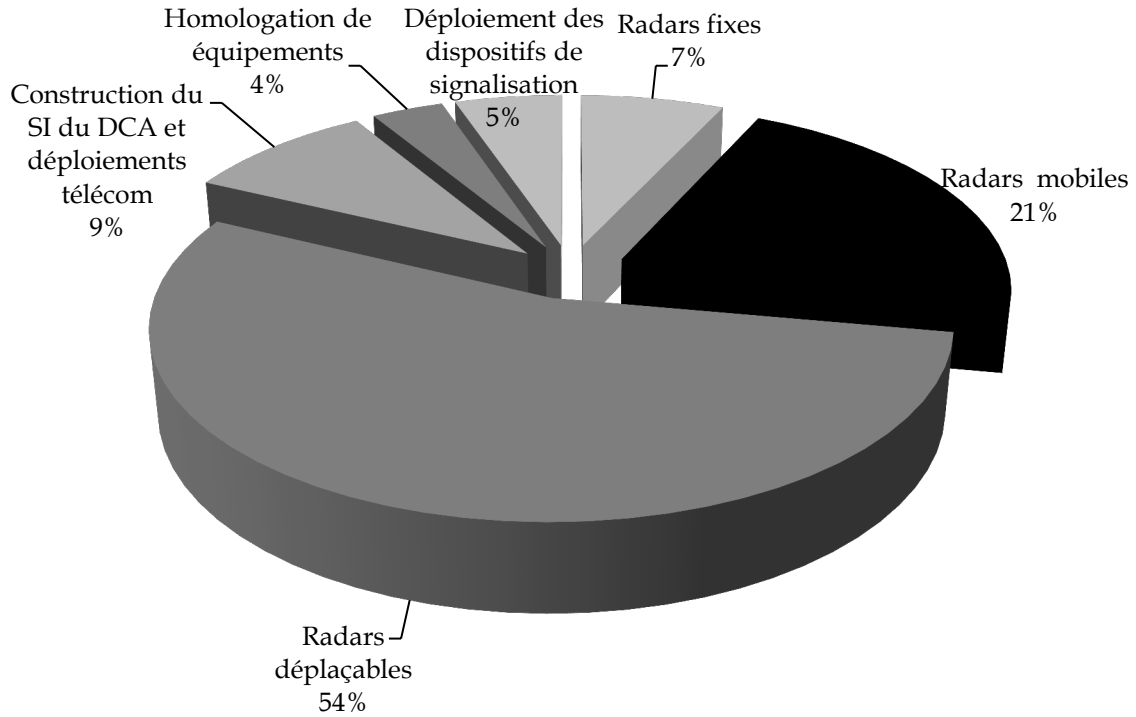
Cependant, l'année 2020 aurait déjà dû être celle du retour à 4 400 appareils. La situation sanitaire a entraîné un retard dans le remplacement des radars fixes par les nouveaux radars tourelles et seuls 4 046 radars sont en état de fonctionner au 1<sup>er</sup> septembre 2020. **L'objectif du PLF 2021 apparaît donc ambitieux** puisqu'il prévoit d'installer 500 nouveaux radars urbains et tourelles.

Pour y parvenir le Gouvernement prévoit **57,55 millions d'euros dont 75 % (soit 43,25 millions d'euros) sont destinés à financer l'acquisition et le déploiement d'équipements mobiles ou déplaçables, notamment en lieu et place des radars fixes.**

**Les crédits d'investissement auraient ainsi pour objectif d'aboutir à un parc de :**

- **1 200 radars tourelles en configuration leurre** soit 6 000 cabines ;
- **1 400 radars fixes** (dont 400 discriminants) ;
- **250 radars autonomes** : il s'agit de radars semi-fixes destinés à assurer un contrôle des vitesses dans les zones de chantier ou de danger temporaires ;
- **500 nouveaux radars urbains** (dispositif de contrôle installé dans une tourelle fixe afin de contrôler à la fois le franchissement des feux rouges et la vitesse).

**Répartition des dépenses investissement de l'action 01 -  
« Dispositifs de contrôle »**



Source : projet annuel de performances pour 2021

Enfin, conformément à l'objectif de la mesure n° 2 du CISR du 2 octobre 2015, il est aussi prévu de poursuivre l'externalisation de la conduite des voitures radars pilotées par des prestataires privés avec un parc de 223 voitures radars externalisées au 31 décembre 2021. À la suite d'une expérimentation en Normandie, la DSR a décidé d'étendre cette mesure d'externalisation à trois régions limitrophes de la Normandie : la Bretagne, les Pays de la Loire et le Centre Val de Loire. Depuis le premier trimestre 2020, les premiers contrôles ont débuté dans un département pilote de chacune de ces trois régions (Ille-et-Vilaine, Sarthe et Eure-et-Loir).

S'il est encore **trop tôt pour tirer le bilan de cette politique**, la DSR note à titre d'exemple, que durant le mois d'août 2020, les 41 premiers véhicules à conduite externalisée ont réalisé 3 904 heures de contrôles soit 47,5 % du total des heures de contrôle, tandis que les 299 voitures radars confiées aux forces de l'ordre réalisaient 52,5 % des heures de contrôle. Les véhicules à conduite externalisée contrôlent, en moyenne, 5h16 par jour.

### Nombre de radars en France depuis 2015

	2015	2016	2017	2018	2019	2020 (LFI.)	2020 (réalisé)	2021 (prév.)
Radars fixes	1 988	2 051	2 001	1 989	1 453	1 000	1 115	1 000
Radars discriminants	216	373	405	409	409	400	390	400
Radars mobiles « embarqués/débarqués »	551	884	501	501	501	480	501	450
Voitures radars (dont externalisées)	220		383	403	413	480	318	450 (223)
Radars autonome	5	203	275	262	238	250	244	250
Radars vitesses moyennes	92	101	103	101	100	62	99	72
Radars feux rouges	691	706	700	685	676	450	651	300
Radars tourelles	0	0	0	0	83	1200	650	1200
Radars urbains	0	0	0	0	0	0		500
Radars passages à niveau	62	80	78	78	78	78	78	78
<b>Total</b>	<b>3 825</b>	<b>4 398</b>	<b>4 446</b>	<b>4 428</b>	<b>3951</b>	<b>4 400</b>	<b>4 046</b>	<b>4 700</b>

Source : projet annuel de performances annexé au projet de loi de finances pour 2021, réponse au questionnaire budgétaire

En outre, dans le cadre de cette action sont prévus **72,1 millions** d'euros pour le « *maintien en condition opérationnelle des dispositifs de contrôle* » dont :

- **19 millions** ont pour objet le maintien du parc de radars fixes ;
- **27 millions** pour le maintien du parc de radars mobiles et déplaçables ;
- **17 millions** (soit un quasi doublement par rapport à 2020) pour les « *prestations de conduites des équipements mobiles* » correspondant à la conduite des véhicules équipés de radars mobiles embarqués ;
- **4 millions** pour le financement des « *coûts récurrents du système d'information et des télécommunications* » incluant notamment le développement d'un système d'information du contrôle automatisé qui vise notamment à coordonner l'activité, et la construction d'une base de données nationale des vitesses maximales autorisées.
- **5 millions pour le déplacement des radars déplaçables**

## 2. Un vandalisme en baisse mais un taux de transformation des messages d'infraction en nette diminution

Priorité de l'année 2021, la remise en état des équipements vandalisés est un enjeu important, **en effet, le taux moyen de disponibilité des radars** -indicateur 1.3 de l'objectif n° 1<sup>1</sup> du programme 751 - **qui avait chuté à 75 % en 2019, n'est pas encore revenu en 2020 (90 %) à son niveau cible.** L'objectif 2021 est donc de revenir au taux de 93 %.

Au cours du premier semestre de l'année 2020 on a observé une baisse des actes de vandalisme (151 dégradations non réparables) mais qui reste à confirmer sur l'ensemble de l'année.

### Bilan de l'évolution du nombre de dégradations de radars entre 2013 à 2020

Année	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020 *	
Radars fixes	2 005	1 933	1 686	2 160	2 444	7 304	6 522	1 097	
Radars discriminants	194	171	158	204	257	657	1 024	150	
Radars feux rouges	126	135	99	96	92	265	239	33	
Radars passage à niveau	11	11	6	12	1	11	18	2	
Radars Vitesse Moyenne	37	103	29	18	12	57	59	6	
Radars Chantiers (autonomes)	0	0	18	731	1 291	2 077	1 456	673	
Radars tourelles	/	/	/	/	/	/	155	27	
Total des dégradations	Léger	1 811	1 847	1 600	2 567	3 512	9 138	8 259	1 653
	Lourd Réparable	346	342	298	479	439	652	578	184
	Lourd non Réparable	216	164	97	175	146	581	636	151
	Total	2 373	2 353	1 995	3 221	4 097	10 371	9 473	1 988

\* 1<sup>er</sup> semestre 2020.

Source : logiciels VT-Pilote et FR-Pilote de l'ANTAI

Enfin, le **taux de transformation des messages d'infraction** émis par les dispositifs de contrôle automatisé - indicateur 1.2 du programme précité - qui avait déjà nettement diminué pour les immatriculations françaises en 2019 (65,1%) et légèrement moins pour les immatriculations étrangères (67,5%) continue sa chute puisqu'il s'établirait fin 2020 à 60 % pour les deux indicateurs selon la prévision actualisée du projet annuel de performance.

Plusieurs raisons techniques expliquent cette baisse, mais les actes de vandalisme l'ont accentuée et la crise sanitaire a différé les opérations de réparation. **Pour 2021, l'indicateur vise un retour à l'objectif de 75 % pour les deux catégories d'immatriculation.**

<sup>1</sup> « Assurer l'efficacité du système de contrôle automatisé, en termes de respect des règles du code de la route et en termes de gestion ».

### 3. Les crédits de l'ANTAI restent au même niveau qu'en 2020

L'action 02 « Centre national de traitement » du **programme 751** dont le montant - 92 millions d'euros - est identique à 2020, porte principalement la **subvention pour charges de service public accordée à l'agence nationale du traitement automatisé des infractions (ANTAI)**, au titre de la gestion du CNT de Rennes. Cette subvention s'élève pour 2021 à **77 millions d'euros** auxquels s'ajoutent les **26,2 millions** - soit un montant identique à celui prévu en 2019 - du **programme 753**, qui complète un budget qui se monte au total à **118,2 millions d'euros**.

L'enveloppe globale allouée à l'ANTAI sera donc complétée, comme en 2020, par une **dotation en fonds propres** s'élevant à **15 millions d'euros**, qui doit permettre à l'ANTAI d'assurer la maintenance évolutive de ses applications informatiques.

Malgré une baisse conjoncturelle de son activité en 2018 et 2019, liée au faible taux de disponibilité des radars, l'ANTAI est appelée à connaître une **croissance structurelle** pour plusieurs raisons :

- la **modernisation du parc de radars** (tourelles, urbains) et le retour à un niveau de 4 700 appareils. ;

- le développement des **échanges transfrontaliers** ;

- la poursuite de la mise en place de la **décentralisation du stationnement payant** (cf. *infra*), l'ANTAI ayant de plus été désignée comme responsable de l'émission de titres exécutoires en cas de non-paiement du forfait post-stationnement ;

- le succès du **Procès-Verbal électronique (PVé)**, dont le nombre de verbalisations a augmenté de 9% en 2019<sup>1</sup> ;

- hors du champ routier, l'expérimentation de la **forfaitisation du délit de consommation de stupéfiants a été engagée le 16 juin 2020**, grâce à la modification de l'arrêté du 13 octobre 2004.

---

<sup>1</sup> Rapport d'activité 2019 de l'ANTAI, août 2020.

### **Le rôle de l'ANTAI dans la mise en œuvre de la décentralisation du stationnement payant**

Dans le cadre de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite « loi MAPTAM », l'ANTAI a pour mission de mettre en place la décentralisation du stationnement payant, effective depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018 avec le traitement des forfaits post stationnement (FPS).

Toutes les collectivités qui mettent en œuvre la réforme doivent passer une convention avec l'ANTAI.

Fin juin 2020, 580 collectivités avaient en effet passé convention avec l'ANTAI :

- 556 en « cycle complet » (la prestation de l'agence, qui fait l'objet d'une refacturation, consiste à éditer et à envoyer, pour le compte des collectivités, les avis de paiement de FPS au domicile des redevables ;

- 24 en « cycle partiel » (dans ce cas, la prestation de l'agence se limite à son rôle d'ordonnateur des titres exécutoires).

En 2019, l'ANTAI a notifié plus de 8,1 millions de FPS pour le compte des collectivités en « cycle complet ».

*Source : projet annuel de performances pour 2021 et rapport d'activité 2019*

Cette accroissement d'activité conjugué à un renforcement de l'exigence d'expertise justifie ainsi une augmentation des ETPT portés de 41 en LFI 2019 à 47 dans le PLF 2021 auxquels s'ajoutent 10 emplois hors plafond en 2021 (contre 8 en 2020).

Enfin, concernant le **fonds de roulement de l'agence le rapporteur appelle à la vigilance en raison de** son évolution à la hausse et de son niveau élevé :

- 41,3 millions d'euros au 31 décembre 2017 ;
- 52,5 millions d'euros au 31 décembre 2018 ;
- **68,3 millions d'euros** au 31 décembre 2019.

L'ANTAI a précisé, dans ses réponses au questionnaire budgétaire, que ce niveau élevé du fonds de roulement présente un **caractère temporaire car le budget initial 2020 intègre une dépense exceptionnelle de 24,1 millions d'euros pour l'acquisition du site du Centre national de traitement (CNT) à Rennes** dans le cadre de la mise en œuvre de la clause d'option d'achat du nouveau bail conclu en 2018.

#### 4. Une modernisation du Système national de permis de conduire

L'action n° 4 représente 11,5 % des crédits du programme (38,5 millions d'euros) et porte sur deux types de dépenses :

- le **fichier national du permis de conduire (FNPC)** constitué essentiellement de dépenses d'édition et d'affranchissement avec près de 25 millions de lettres de retraits et restitution de points pour un montant de 19 millions d'euros ;

- le **système national du permis de conduire (SNPC) dont l'essentiel de la dépense est lié à la maintenance (6,8 millions d'euros) et l'évolution (12,8 millions d'euros)** du système informatique.

##### L'évolution du SNPC dans les prochaines années

Cette application a fait l'objet de nombreuses modifications pour prendre en compte les **évolutions législatives et réglementaires intervenues dans le domaine du permis de conduire.**

Elles ont été liées d'abord à la mise en œuvre de décisions arrêtées par le Comité interministériel de sécurité routière sous la présidence du Premier ministre. Ainsi la possibilité d'installer un éthylotest anti-démarrage afin d'aménager la suspension du permis de conduire, décidée au cours du **CISR du 9 janvier 2018**, a été généralisée et le SNPC modifié pour générer une nouvelle catégorie de mesure administrative.

Ensuite, le **plan préfectures nouvelle génération (PPNG)** a également nécessité d'importantes évolutions du SNPC lui-même et la création de systèmes associés permettant la création et l'instruction des télé-procédures de demande de permis. Une nouvelle télé-procédure a été mise en place pour permettre d'effectuer une demande d'échange de permis étranger contre un permis français.

Enfin, en 2020, les évolutions du système d'information ont permis de mettre en œuvre diverses dispositions de la **loi d'orientation relative aux mobilités du 24 décembre 2019** : édition des nouvelles mesures de suspension du permis de conduire liées à l'usage du téléphone, mise en œuvre obligatoire de l'éthylotest anti-démarrage pour les profils récidivistes.

Parallèlement à la mise en place de ces **nouvelles fonctionnalités**, d'autres évolutions sont en cours d'études (augmentation de la durée du stage de sensibilisation à la sécurité routière, enrichissement des services offerts par l'application Télépoints...).

La rénovation déjà engagée doit être suivie par une phase plus conséquente de travaux sur le **remplacement du système informatique portant la base de données du SNPC afin, d'une part, d'en prévenir l'obsolescence et, d'autre part, d'en garantir l'évolutivité**, tout en donnant la priorité au service rendu à l'utilisateur. Ces travaux se dérouleront sur plusieurs années et de façon coordonnée avec les évolutions fonctionnelles ou réglementaires actuelles ou à venir.

Source : réponse au questionnaire budgétaire



## **E. LE SUCCÈS DU PROCÈS-VERBAL ÉLECTRONIQUE (PVÉ)**

### **1. La dotation du programme 753 est inchangée en 2020**

Outre le CNT, l'ANTAI s'est également vu confier le déploiement et la gestion du **procès-verbal électronique (PVé)**, dont les dépenses sont retracées sur le *programme 753 « Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers »*. Ainsi, le programme porte une dotation de **26,2 millions d'euros** en 2021, soit un montant inchangé par rapport à 2020.

### **2. Le PVé, un outil dont la diffusion au sein des collectivités territoriales est désormais presque achevée**

Le **procès-verbal électronique (PVé)**, qui remplace le carnet à souches pour la constatation des infractions de la circulation et du stationnement routiers, après avoir été complètement déployé dans les forces de l'ordre au sein de l'État, s'est rapidement diffusé au sein des collectivités territoriales. Ainsi, fin juin 2020 la totalité des villes de plus de 100 000 habitants et 853 des 876 (97%) communes de 10 000 à 50 000 habitants.

### **3. Un programme 753 dont l'existence n'est pas justifiée**

Le rapporteur s'interroge de nouveau sur la pertinence du programme 753, dont la dotation ne représente que **1,6 %** du montant du produit affecté au CAS « Radars » et qui abonde, via son unique action, et en complément du programme 751, la subvention pour charges de service public de l'ANTAI au titre du déploiement du PVé. À l'instar de l'ancien programme 752, absorbé depuis le 1er janvier 2017 par le programme 751, il conviendrait de fusionner le programme 753 avec ce dernier.

#### **Le procès-verbal électronique (PVé)**

La mise en œuvre de la dématérialisation de la gestion des infractions aux règles de la circulation routière sanctionnées par une amende forfaitaire ou par une amende forfaitaire majorée, s'est traduite par la mise en œuvre en 2010 du projet de procès-verbal électronique (PVé). Cette réforme avait pour objectif de moderniser substantiellement, au profit des forces de l'ordre de l'État et des polices municipales, la gestion des amendes, en substituant au carnet à souche des outils nomades de type PDA ou terminal informatique embarqué (TIE ou IHM web). La direction centrale de la sécurité publique (DCSP) est désormais largement équipée et utilisent très largement le PVé qui couvre plus de 97 % des contraventions forfaitisées.

*Source : réponse au questionnaire budgétaire*

**F. LES CRÉDITS REVERSÉS AUX COLLECTIVITÉS TERRITORIALES SONT EN HAUSSE**

La dotation totale du programme 754 « Collectivités territoriales », qui s'élève à environ 643,3 millions d'euros en 2021, est en légère augmentation de 3,64 % par rapport aux crédits de la loi de finances initiale pour 2020.

Ce programme est financé par deux voies :

- la première, une enveloppe de **71 millions d'euros**, issue des amendes forfaitaires de police relevées par la voie de radars automatiques ;

- la seconde de **572,3 millions d'euros**, correspond à 53 % du produit des autres amendes forfaitaires et des amendes forfaitaires majorées de la police de circulation et du stationnement routiers, après minoration pour financer les dépenses liées au déploiement du procès-verbal électronique supportées par le programme 753 « Contrôle et modernisation de la politique de circulation et du stationnement routiers » et du montant de 45 millions d'euros affecté au budget de l'État.

**Dépenses par action et par nature**

(en euros)

		Exécution 2019	Ouverts en LFI pour 2020	Demandés pour 2021	Écart 2020 - 2021 (en %)	Écart 2019 - 2021 (en %)
Section 2 : Circulation et stationnement routiers						
754	<b>Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières</b>					
Titre 6	Dépenses d'intervention	571 405 778	620 666 261	643 314 650	+ 3,64	+ 12,58

N.B : exécution 2019 en crédits de paiement ; LFI 2020 et PLF 2021 (autorisations d'engagement = crédits de paiement).

Source : projets annuels de performances, rapports annuels de performances

**1. La réforme du stationnement payant n'a pas conduit pour l'instant à une baisse des recettes affectées à la section 2 du compte d'affectation spéciale (programme 754 et 755)**

Les effets de la réforme du stationnement payant sur les mécanismes de répartition se produisent pleinement pour la première fois en 2020.

La dépénalisation du stationnement payant se traduit par une **forte baisse de 40 % des amendes liées à la circulation routière**, la conséquence sur les recettes du CAS devrait être importante.

Pourtant, le **montant mis en répartition en 2020** au bénéfice des communes et des groupements s'élève à 602 millions d'euros selon le jaune budgétaire, en **hausse de 19,27 %** par rapport à 2019. Cette augmentation est due au fait que **ce montant inclut des régularisations** au titre des exercices antérieurs à 2019, pour 112 millions d'euros.

Si à terme, une baisse des recettes est à anticiper, il serait néanmoins utile de **disposer d'un détail par grandes catégories d'amendes des 1 150 millions d'euros de recettes prévus au budget 2021** parmi les « AF hors radars et AFM ».

## **2. L'utilisation des amendes de la circulation par les collectivités territoriales, exposée dans un « jaune budgétaire », fait, depuis 2018, l'objet d'un effort de transparence qu'il convient de poursuivre**

Bien que le jaune budgétaire pour 2021 et les informations qu'il contient ont permis d'accroître l'information du Parlement, sa structure devrait encore être améliorée de manière à rendre plus lisible et synthétique le mécanisme de reversement du programme 754.

### **L'utilisation par les collectivités territoriales du produit des amendes de la circulation**

Les investissements réalisables portent sur les aménagements et équipements améliorant la sécurité des usagers et l'accès aux réseaux de transport en commun, mais également les aménagements de sécurisation des infrastructures et de leurs équipements, les aménagements de carrefours et les équipements assurant l'information des usagers et la gestion du trafic.

**L'intégralité de ces opérations participe à l'objectif global de lutte contre l'insécurité routière.** Ce sont plus de 5 500 opérations qui sont financées par ce biais.

Ainsi, ce sont près de 360 opérations d'installation de radars pédagogiques qui ont été financées, plus de 260 opérations d'aménagement de carrefours, plus de 370 opérations d'aménagement en zone scolaire et plus de 770 opérations d'aménagement de cheminement piétonnier.

Il s'agit de multiples opérations de sécurisation quotidienne décidées au niveau local, d'ampleur financière parfois modeste. Les niveaux communaux et départementaux sont les plus à même de déterminer les besoins les plus prégnants en raison de leur connaissance des réseaux acquise en tant que gestionnaire de voirie.

*Source : Jaune budgétaire « Utilisation par l'agence de financement des infrastructures de transport de France et par les collectivités territoriales du produit des recettes qui leur est versé par le CAS "Contrôle de la circulation et du stationnement routiers" » annexé au projet de loi de finances pour 2021*

**G. L'ÉTAT BÉNÉFICIE EN RAISON DE LA HAUSSE DES « AF HORS RADARS ET AFM » DU COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE D'UNE AUGMENTATION DE SES CRÉDITS**

Le programme 755 est un branchement budgétaire entre le CAS et le budget général de l'État. Ces crédits, versés sous forme de recettes non fiscales, participent au financement de toutes les dépenses publiques et ne contribuent pas seulement au désendettement de l'État. Ils augmentent de 3,43 % par rapport aux crédits ouverts par la loi de finances initiale pour 2020.

Ces crédits sont directement corrélés aux recettes de la catégorie « amendes forfaitaires hors radars et amendes forfaitaires majorées ».

Jusqu'en 2017, seul le programme 754 « Collectivités territoriales » bénéficiait, à hauteur de 170 millions d'euros d'un apport issu du produit des amendes forfaitaires radars afin de compenser la décentralisation du stationnement payant.

Depuis 2018, le programme 755 en bénéficie aussi. **L'apport, qui était de 95 millions d'euros en 2019, a été porté à 99 millions d'euros en 2020 - soit 58 % de cette enveloppe.**

**Dépenses par action et par nature**

		Exécution 2019	Ouverts en LFI pour 2020	Demandés pour 2021	Écart 2020 - 2021 (en %)	Écart 2019 - 2021 (en %)
Section 2 : Circulation et stationnement routiers						
755	<b>Désendettement de l'État</b>					
Titre 3	Dépenses de fonctionnement	495 340 041	586 439 892	606 524 312	3,43 %	22,45 %

N.B : exécution 2019 en crédits de paiement ; loi de finances initiale pour 2020 et projet de loi de finances pour 2021 (autorisations d'engagement = crédits de paiement).

Source : projets annuels de performances, rapports annuels de performances

## **LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE**

En seconde délibération, l'Assemblée nationale a adopté un amendement du Gouvernement augmentant de 33 millions d'euros les crédits de titre 2 de la mission « Sécurités », afin de financer des mesures indemnitaires en faveur de la police nationale et de la gendarmerie nationale.



## EXAMEN DE L'ARTICLE RATTACHÉ

### *ARTICLE 67 (nouveau)*

#### **Demande de rapport sur la création des secrétariats généraux pour l'administration du ministère de l'intérieur et ses effets sur les effectifs et les crédits de fonctionnement de la gendarmerie nationale**

Le présent article, adopté par l'Assemblée nationale à l'initiative de notre collègue Séverine Gipson et avec l'avis favorable du rapporteur spécial et du gouvernement prévoit que ce dernier remet au Parlement, « *dans un délai de six mois [...] un rapport dressant un bilan de l'impact de la création des secrétariats généraux pour l'administration du ministère de l'intérieur en matière de gestion des effectifs et des crédits de fonctionnement de la gendarmerie nationale.* »

Les mutualisations avec la police nationale et la déconcentration des fonctions dites de support depuis la création des SGAMI constituent un sujet de préoccupation pour la gendarmerie nationale.

**Décision de la commission : la commission des finances propose d'adopter cet article sans modification.**





## EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mercredi 28 octobre 2020, sous la présidence de M. Claude Raynal, président, la commission a procédé à l'examen du rapport de M. Philippe Dominati, rapporteur spécial, sur les programmes « Gendarmerie nationale », « Police nationale » et « Sécurité et éducation routières » de la mission « Sécurités » et le compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers ».

**M. Claude Raynal, président.** – L'ordre du jour appelle l'examen du rapport spécial sur la mission « Sécurités ».

**M. Philippe Dominati, rapporteur spécial (programmes « Gendarmerie nationale », « Police nationale » et « Sécurité routière » de la mission « Sécurités »).** – Je témoigne, comme chaque année, de notre solidarité à nos forces de l'ordre, qui sont particulièrement éprouvées par la crise sanitaire mais aussi, chacun le sait, par les événements dramatiques des derniers jours.

Depuis quatre ans, je dénonce le décalage budgétaire entre les annonces et les moyens, et le fait que des investissements nécessaires se trouvent empêchés ou reportés, de façon chaque année plus alarmante. Depuis 2011, les crédits de personnel ont progressé de 23 %, les effectifs de 5 %, alors que les crédits d'investissement et de fonctionnement ont baissé de 0,94 %.

Les crédits de la mission sont stables. Cela revient à dire que le problème est reconduit : les dépenses de personnel ne sont pas bien maîtrisées, ces dépenses dépassent le plan triennal de plus de 23 millions d'euros du fait essentiellement des mesures de revalorisation indiciaires, comme la Cour des comptes l'a souligné déjà l'an passé. Ces dépenses ne devraient pas diminuer dans les années à venir, à titre d'exemple, la revendication d'une gratuité des transports en Île-de-France pour les forces de l'ordre, à laquelle le ministre de l'intérieur a dit être ouvert, représenterait un surcoût annuel de 60 millions d'euros. Comme les années précédentes, et donc sans tenir compte du plan de relance, les crédits de la mission ne permettent guère d'investir pour la police et la gendarmerie nationales – ce qui en fait un budget largement sous-dimensionné, insuffisant. Ainsi, les crédits du programme gendarmerie ne comportent aucun achat d'arme – c'est seulement au titre du plan de relance, et pour 5 millions d'euros, que la gendarmerie pourra s'en procurer l'an prochain.

Selon les annonces du Gouvernement aux syndicats, le plan de relance fait augmenter de plus de 20 % les crédits de paiement en 2021 et permet en particulier un effort exceptionnel sur le parc immobilier et le parc de voitures. Le parc de voitures, nous le disons chaque année, est vieillissant

depuis longtemps. Le Gouvernement annonce qu'un véhicule sur quatre sera renouvelé dans les deux ans, sachant qu'un véhicule est utilisé environ six ans ; cet effort, qui rappelle celui que Patrick Devedjian avait fait réaliser après la crise financière de 2008 pour aider nos constructeurs automobiles, concerne toutes les administrations de l'État. Quant au parc immobilier, dont nous déplorons aussi chaque année la vétusté, le Gouvernement annonce des appels à projets pour la gendarmerie et la police nationales, pour un montant qui pourrait aller jusqu'à 1,2 milliard d'euros et des projets qui ne seront pas connus avant quelques mois.

Le plan de relance change donc complètement l'appréciation que l'on peut avoir de cette mission. En elle-même, elle est décevante, l'augmentation programmée de 1,7 % des crédits étant bien trop faible pour faire face aux besoins. Cependant, les annonces du Gouvernement ont apparemment donné satisfaction aux syndicats de policiers, qui ont paru confiants. Nous ne pourrions donc nous faire un avis précis qu'après avoir pris connaissance de ces crédits exceptionnels et nous devons tâcher de les pérenniser, pour éviter l'effet de *stop and go* qu'on a connu après d'autres programmes d'investissement où les moyens exceptionnels n'ont eu qu'un effet de rattrapage ponctuel, sans rien changer au problème de fond.

Concernant la sécurité routière, les chiffres 2019 de l'accidentalité s'inscrivent dans la dynamique positive de l'année 2018, avec 3 498 tués sur nos routes ; ce nombre encore trop élevé témoigne de l'amélioration de la sécurité sur nos routes puisqu'on comptait encore plus de 7 000 morts au début des années 2000.

Les crédits du programme 207 « Sécurité et éducation routières » diminuent de 3 % par rapport à 2020 pour s'établir à 41,18 millions d'euros. L'action principale de ce programme concerne le permis de conduire, qui absorbe la moitié des crédits. Cet examen important - il concerne chaque année un million et demi de nos concitoyens - a été fortement impacté par la crise sanitaire, la période de confinement a empêché plus de 400 000 examens de se tenir et l'impact sur le délai d'attente a été immédiat, passant de 42 à 70 jours. Cet indicateur n'est pas très bon, car il vise le délai entre le premier passage et le second passage, et non le délai global. Limitée dans son plafond d'emploi, la délégation à la sécurité routière s'efforce de ramener ce délai à sa cible de 42 jours pour l'an prochain, grâce à des heures supplémentaires pour les inspecteurs du permis de conduire, mais sa tâche est étroitement liée à l'évolution de la situation sanitaire et varie selon les régions.

S'agissant du compte d'affectation « Radars », l'estimation du produit total des amendes de la police de la circulation et du stationnement se situe à un niveau inédit de près de 2 milliards d'euros, dont la moitié environ de recettes de radars forfaitaires ou majorées. Comme nous l'a confié la déléguée à la sécurité routière lors de son audition, il s'agit d'une estimation optimiste : pour ne citer que les amendes forfaitaires radars, le

montant du produit réalisé en 2020 devrait se situer à environ 600 millions d'euros contre 729 millions d'euros prévus. Cela tient à la fois à la dégradation du parc suite à au mouvement des gilets jaunes et à la baisse du trafic pendant et à la suite du confinement.

Or, ces recettes financent le dispositif de contrôle automatisé à hauteur de 335 millions d'euros en 2021, soit un montant stable par rapport à 2020. L'objectif est de déployer 4 700 radars d'ici la fin de l'année prochaine, tout en modernisant les équipements, avec 500 radars tourelles et urbains supplémentaires et un peu plus de 200 voitures à conduite dite externalisée – des conducteurs extérieurs aux forces de l'ordre, désignés après un appel d'offres, seront chargés d'effectuer des trajets précis et n'auront aucune action possible sur les matériels d'enregistrement des infractions, qu'ils embarqueront dans leur véhicule et qui seront automatisés. Enfin, les autres recettes seront redistribuées aux collectivités territoriales et à l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF) pour contribuer à l'entretien du réseau routier, et à l'État au titre de son désendettement.

Au total, et s'agissant notamment de la police et de la gendarmerie, le plan de relance, en apportant des moyens exceptionnels, permet au Gouvernement d'annoncer des investissements qui correspondent à ceux que nous demandons depuis des années, en particulier pour le parc immobilier et le parc automobile des forces de l'ordre. L'impact du plan de relance sur cette mission est tel que je vous propose de réserver notre vote, le temps de nous assurer que les crédits sont bien fléchés et qu'ils correspondent bien aux annonces gouvernementales. Je n'ai, à l'heure actuelle, nulle certitude : les orientations m'ont bien été confirmées, mais les actes administratifs n'ont pas encore été pris ; l'inscription d'un milliard et demi d'euros supplémentaires, comme annoncé, nous ferait voter ces crédits, nous attendrons donc d'être certains qu'ils le soient – d'ici là, je vous propose donc de reporter notre vote.

**M. Jean Pierre Vogel, rapporteur spécial (programme « Sécurité civile »).** – En 2021, le programme 161 « Sécurité civile » est doté de 415 millions d'euros en autorisations d'engagement et 520 millions d'euros en crédits de paiement.

Les crédits sont donc stables, mais en apparence seulement, pour deux raisons. D'une part, leur ventilation par titre connaît des évolutions. Les dépenses de fonctionnement diminuent de 15 millions d'euros, et les dépenses d'investissement augmentent d'autant. Ces dernières atteignent ainsi leur plus haut niveau depuis 2015, soit 105 millions d'euros. Elles permettront de poursuivre la commande des avions *Dash*, deux d'entre eux devant être livrés en 2021. D'autre part, si on ajoute les crédits affectés à la sécurité civile et portés par le plan de relance, la dotation du programme « Sécurité civile » augmente d'environ 37,5 millions d'euros.

En effet, la mission « Plan de relance » prévoit des dépenses complémentaires, mais pas forcément supplémentaires. Une bonne partie de ces dépenses était en effet prévue bien avant la crise sanitaire, comme le maintien en condition opérationnelle (MCO) des avions de la sécurité civile. Ce MCO sera ainsi pris en charge pour à 75 % par le programme « Compétitivité » du plan de relance et 25% par le programme « Sécurité civile ».

Ce procédé quelque peu artificiel laisse songeur. Le financement de l'État en faveur de la sécurité civile devient de moins en moins lisible, puisqu'il repose désormais sur dix programmes, pilotés par six ministères différents : le programme 161 ne représentera plus que 43 % de l'effort financier de l'État pour la sécurité civile en 2021, contre la moitié ces dernières années.

La sécurité civile repose aussi - et surtout - sur un financement local, à travers le budget des services départementaux d'incendie et de secours (SDIS). Leurs dépenses ont augmenté en 2019 et dépassent les 5 milliards d'euros. Les SDIS devraient également faire face à des charges supplémentaires dès 2020, avec le financement de la revalorisation de la prime de feu, soit 80 millions d'euros en année pleine. Les solutions pour alléger leurs charges doivent être recherchées. Il est ainsi satisfaisant que le Gouvernement ait répondu à leurs attentes en supprimant la surcotisation versée à la Caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales (CNRACL), dans le cadre du projet de loi de financement de la sécurité sociale (PLFSS pour 2021). Cette mesure leur fera économiser environ 40 millions d'euros.

Le soutien budgétaire de l'État, modeste comme chaque année, financera la poursuite du projet NexSIS 18-112, qui consiste à unifier les systèmes d'information des SDIS. Outre les perspectives de mutualisations et d'économies qu'il permet, NexSIS doit aussi renforcer l'interopérabilité entre les systèmes d'information du ministère de l'intérieur et du SAMU. La crise de la Covid-19 a révélé des marges de progression dans ce domaine. Les acteurs de sécurité civile demandent la mise en place d'un numéro unique pour les appels d'urgence, adossée à une généralisation des plateformes communes de traitement des appels. Le Président de la République l'avait souhaité dès 2017. Trois ans plus tard, il serait vivement souhaitable que le 112 devienne ce numéro unique, comme c'est déjà le cas dans douze autres États européens.

Nous n'avons pas fini d'entendre parler du 112, puisque ce PLF 2021 prévoit également le lancement du projet de « 112 inversé ». Il s'agit d'un projet en faveur duquel je m'étais déjà prononcé, depuis plusieurs années, à la suite de mon rapport d'information sur le Système d'alerte et d'information des populations (SAIP) de 2017 : mettre en place un vecteur d'alerte sur téléphone mobile via la technologie de diffusion de SMS géolocalisés (ou *Cell Broadcast*). Un an après l'incendie de Lubrizol à Rouen,

le ministre Gérald Darmanin a en effet annoncé le déploiement de ce nouveau système d'alerte par téléphone. Non seulement indispensable, la mise en place d'un tel système a même été rendue obligatoire par la directive européenne de 2018, que la France doit transposer d'ici 2022 ; 50 millions d'euros sont donc budgétisés pour le « 112 inversé », dont 37 millions d'euros sont inscrits sur la mission « Plan de relance ». Là encore, il faut espérer que le ministère de l'intérieur et la direction générale de la sécurité civile et de gestion des crises suivent de près l'exécution de ce projet.

Le programme 161 finance également les moyens aériens de la sécurité civile, qui jouent un rôle essentiel dans la lutte contre les feux de forêt. Cette année, la préparation de la saison des feux a suscité beaucoup d'inquiétudes. En février, les 7 avions *Tracker*, qui étaient jusqu'alors immobilisés à cause d'une défaillance technique, ont soudainement été retirés du service. La mise en œuvre du guet aérien armé (le GAAR), n'a pu s'appuyer que sur quatre avions *Dash* et dans une moindre mesure les Canadair CL-415. La dernière saison estivale s'est heureusement révélée d'une moindre intensité qu'en 2019. Le ministère de l'intérieur a également loué deux hélicoptères bombardiers d'eau, pour un coût de 2,4 millions d'euros. Ce dispositif ayant rencontré un certain succès, il sera reconduit en 2021, avec 6 millions d'euros imputés sur le programme 161.

Je conclus sur un motif de satisfaction : comme je le recommandais dans mon rapport d'information sur la lutte contre les feux de forêt, le Gouvernement va utiliser dès cette année la possibilité de cofinancement de l'Union européenne pour acquérir des avions amphibies. Ainsi, deux nouveaux Canadair devraient être livrés en 2025 et seront intégrés à la réserve européenne de sécurité civile. La France sera néanmoins en pleine propriété de ces Canadair, qui pourront alors être engagés à des fins nationales. Cette perspective apporte ainsi une réponse au problème du vieillissement de nos douze Canadair. Il nous appartient toutefois de poursuivre notre attention sur nos moyens aériens, et de veiller à ce que nous soyons toujours en mesure de faire face à la multiplication des crises à venir.

**Mme Gisèle Jourda, rapporteure pour avis de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées (Programme « Gendarmerie nationale » de la mission « Sécurités »).** – Je vous remercie de ces informations précises et éclairantes. Nous serons très vigilants à ce que le coût croissant de nos forces de sécurité ne se traduise pas par une diminution de fait de leurs capacités d'action, et que les moyens budgétaires soient en adéquation avec les missions confiées à nos forces de l'ordre.

**M. Jean-François Husson, rapporteur général.** – La mission « Plan de relance » est essentielle dans ce projet de loi de finances, y compris pour les forces de l'ordre. Nous aurons à vérifier de près si les moyens exceptionnels relèvent effectivement d'un plan de relance, ou bien s'ils ne font que combler des retards et remplacer des crédits « classiques »... Nous

n'avons pas les éléments précis pour en juger, il nous faut un peu de temps pour faire cet exercice d'évaluation, entre ce qui relève de la relance et le seul rattrapage. Sur le verdissement du parc automobile, je crois que nous devons nous assurer qu'il se fasse en respectant bien les contraintes opérationnelles, dans notre contexte sécuritaire. Une question sur les radars : le PLF prévoit que les recettes des radars reviendraient à leur niveau de 2017, c'est-à-dire avant le « mouvement des gilets jaunes ». Cette estimation vous paraît-elle optimiste ? Le vandalisme continue-t-il de peser sur les recettes ?

Qu'en est-il, ensuite, des dépenses sur la sécurité civile prévues par le plan de relance ? J'entends que certaines dépenses étaient prévues avant la crise sanitaire. Ne s'agit-il pas de crédits budgétaires ordinaires qui auraient dû se trouver dans le programme « Sécurité civile » ? Les avions de la sécurité civile sont très utilisés pour combattre les feux. Le rapporteur peut-il nous préciser si des moyens supplémentaires sont prévus en la matière ? De plus en plus de régions sont touchées par les feux de forêts, du fait, notamment, du réchauffement climatique. Je le constate en tous cas dans le Grand Est, où le nombre de foyers augmentent, des moyens nouveaux doivent être mobilisés pour y faire face.

**M. Claude Raynal, président.** – Je vous rejoins tout à fait sur ce point : il faut s'assurer que le plan de relance ne fasse pas que boucher les trous, pour ainsi dire, de l'ordinaire. J'avais compris que la relance serait industrielle, productive, mais si elle consiste à acheter des véhicules allemands ou tchèques, on voit mal l'intérêt profond pour notre pays, surtout si c'est pour retomber aussitôt dans les travers que nous dénonçons régulièrement...

**M. Antoine Lefèvre.** – Je crois également préférable de reporter notre vote, jusqu'à être certains que la bonne nouvelle budgétaire soit bien réelle. C'est important en particulier pour le programme immobilier, tant la vétusté de certains bâtiments peut démotiver nos forces de l'ordre et leur donner le sentiment qu'elles ne sont pas reconnues.

Une question sur les heures supplémentaires, qu'on chiffrait à 24 millions fin 2018 : où en est-on ? Quels crédits pour les payer ?

La formation, ensuite, est essentielle quand on sait combien nos forces de sécurité doivent faire face à de nouvelles formes de violences, en particulier dans les manifestations publiques. Pourtant, la durée de formation est passée de douze à huit mois : est-ce à dire qu'on fait mieux, avec moins de temps ?

Des moyens de lutte contre les incendies de forêt peuvent être mutualisés à l'échelle européenne, nous dites-vous, mais il faut faire davantage parce que les épisodes de sécheresse et de canicule se développent, sur l'ensemble du territoire. Je ne suis pas convaincu que la location soit une bonne solution. Une acquisition de matériels dédiés serait préférable, avec une meilleure répartition sur le territoire de ces

équipements. Ensuite, les SDIS recevront 7 millions d'euros de plus de l'État, c'est une bonne chose, mais n'oublions pas qu'ils ont reçu 3 millions d'euros de moins l'an passé - au total, la tendance est-elle toujours à la baisse à plus long terme ?

**M. Roger Karoutchi.** - Vous nous dites et vous écrivez dans votre rapport, que les effectifs des forces de sécurité ont progressé de 5 % depuis 2011 : où sont donc les effectifs supplémentaires ? Sur le terrain, partout on me dit que les effectifs baissent et qu'on n'obtient pas ce qu'on demande. Depuis huit ans, on nous répète que des effectifs supplémentaires arrivent, en particulier parce qu'on les forme plus vite - mais dans mon département, on ne les voit guère arriver. Pourquoi, d'ailleurs, est-il quasiment impossible de savoir précisément quels sont les effectifs dont on dispose dans le département ? Entre les effectifs stabilisés, les brigades plus ou moins territorialisées, personne n'y comprend plus rien.

**M. Éric Jeansannetas.** - Nous suivrons notre rapporteur dans sa proposition de reporter notre vote, et nous ne voyons pas bien, nous non plus, en quoi tel ou tel rattrapage relèverait de la « relance » - en quoi, par exemple, l'achat de pistolets *taser* participerait d'un plan de relance... Même chose, du reste, pour la rénovation thermique des bâtiments, qui relève plutôt d'une mise aux normes, quand on connaît la vétusté de certains d'entre eux. Attention, donc, au *stop and go*.

Le bleu budgétaire fait de l'aide aux victimes une priorité de premier plan : comment cela se traduit-il ?

Ne pensez-vous pas, ensuite, qu'il manque une action forte pour la formation de nos forces de sécurité, alors qu'elles sont de plus en plus sollicitées ?

**Mme Sylvie Vermeillet.** - Où en est-on du versement des primes annoncées par le Gouvernement ? Le plan de relance procédera, pour la sélection des investissements, par des appels à projets : une répartition équitable entre les territoires est-elle prévue, ou bien l'appel à projets sera-t-il le seul filtre ?

**M. Albéric de Montgolfier.** - Le Gouvernement a annoncé un renforcement des polices municipales : est-ce que cela signifie qu'il change la doctrine d'emploi de la police nationale, et que des moyens nouveaux sont prévus pour les polices municipales ?

Où en est-on, ensuite, sur le périmètre d'action de la préfecture de police de Paris, en particulier sur sa capacité d'intervention en périphérie de la capitale : y a-t-il une nouvelle doctrine, avec des conséquences financières ?

**M. Michel Canevet.** - L'effort immobilier vise-t-il seulement les bâtiments dont l'État est propriétaire, ou bien aussi ceux qui appartiennent à des tiers, souvent des collectivités territoriales ? Ces propriétaires peuvent-ils être aidés eux aussi ?

Où en est-on, ensuite, des crédits des reports d'heures supplémentaires pour les forces mobiles ?

Quels sont les moyens prévus pour entretenir la flotte des hélicoptères qui interviennent dans la sécurité civile ? Ces hélicoptères sont-ils bien utilisés ? Des projets de réorganisation sont-ils en préparation ?

Enfin, quels sont les moyens de communication en cas de crise aiguë, si les réseaux ordinaires venaient à être rompus : dispose-t-on de réseaux de sécurité ?

**M. Marc Laménie.** - Si, comme vous nous le dites, les effectifs progressent dans leur ensemble, beaucoup de petites brigades sont en sous-effectifs et ne parviennent pas à recruter. La réserve gendarmerie opérationnelle est sous utilisée, faute de moyens financiers.

Nous avons constaté, ensuite, que la crise sanitaire a eu un impact sur les violences faites aux femmes et aux enfants dans le cadre domestique, entraînant plus d'interventions à caractère social pour nos forces de sécurité : sait-on combien cet effort représente en moyens humains ?

**M. Dominique de Legge.** - L'État mobilise peu de moyens pour la sécurité civile, comparé aux efforts des départements, alors même que les pompiers interviennent de plus en plus pour des faits qui sont liés à des carences de l'État en matière de sécurité civile et sanitaire. Sait-on quel est l'impact de la crise de la Covid-19 sur les SDIS ?

**M. Jean-Claude Requier.** - J'ai une remarque sur la répartition des amendes et je soutiens la position du rapporteur spécial sur la réforme du compte d'affectation spéciale (CAS) « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers » ainsi que sur la suppression des enchevêtrements croisés. Depuis 2019 le CAS se voit encore prélever 26 millions d'euros pour abonder le Fonds de modernisation des établissements de santé publics et privés, alors que les amendes sont censées financer des actions liées au transport routier : le principe que l'argent des amendes aille à la route, est-il si difficile à faire respecter ?

**M. Didier Rambaud.** - Le financement des SDIS relève principalement des départements, mais ils sont placés sous le commandement opérationnel des préfets : nous sommes bien loin du principe de « qui paie décide ». Chaque année, nous évoquons des pistes d'allègements de charges pour les SDIS, mais cela n'est pas si évident. Dans mon département, on ne voit pas bien quelles économies on pourrait encore faire...



**M. Patrice Joly.** – Des moyens pour la rénovation du parc immobilier de la gendarmerie pourront-ils être mobilisés pour des collectivités territoriales dont les services assurent des missions régaliennes de l'État ?

On annonce que des chauffeurs extérieurs aux forces de l'ordre circuleront avec des radars embarqués. Où seront stockées et par qui seront gérées les données qu'ils auront ainsi enregistrées ? N'y a-t-il pas des risques d'utilisations détournées de ces données ? Pourquoi ce recours à cette externalisation – connaissez-vous au moins l'économie réalisée ? N'y a-t-il pas là un premier pas, vers des services de plus en plus externalisés ?

**M. Vincent Seguin.** – Le thème de l'insécurité prend toujours plus de place dans l'opinion, le ministre de l'intérieur fait de grandes déclarations, mais le projet de budget ne fait progresser les crédits que de 1,7 %, pour 1 500 postes nouveaux : n'est-on pas dans l'effet d'annonce ?

Je comprends que le 112 pourrait devenir le numéro unique, mais cela signifie-t-il qu'il sera à la fois le numéro du SAMU, des forces de police et des sapeurs-pompiers ?

**M. Victorin Lurel.** – Je souhaiterais un focus sur les Outre-mer territoire par territoire, concernant les effectifs ainsi que les équipements et moyens de la police et de la gendarmerie. J'aimerais aussi un focus sur les installations de radars. Bien sûr la mortalité est forte mais nous avons plusieurs fois signalé que la densité particulièrement élevée des radars routiers en Guadeloupe faisait craindre un traitement différencié, au point de menacer l'équilibre entre la sécurité et la liberté : où en est-on ?

**M. Jean Pierre Vogel, rapporteur spécial.** – Pour répondre aux questions sur la contribution du plan de relance à la sécurité civile, il y a en effet une répartition des dépenses ordinaires du programme 161 sur ce même programme et sur le programme du plan de relance. Par exemple, trois-quarts des dépenses pour le marché de MCO sont imputés sur le plan de relance. Cela représente plus de 33 millions d'euros. Le ministère de l'intérieur le justifie en expliquant que le marché du MCO a un impact économique majeur pour Sabena, la société titulaire du marché depuis 2015. Mais on imagine bien qu'avec ou sans ce plan de relance, le MCO aurait été réalisé, toujours dans le cadre du même marché. D'autres crédits du plan de relance serviront également pour les restes à payer de l'acquisition d'hélicoptères. Il s'agit bien d'une mesure de relance, puisqu'elle s'inscrit dans le plan de soutien à la filière aéronautique, présenté en juin dernier. Mais cette mesure n'est pas nouvelle, l'essentiel des dépenses de cette commande a déjà été voté dans le troisième projet de loi de finances rectificative, sur les dépenses du programme 161. On aura donc une commande qui sera exécutée sur deux programmes différents, ce qui est peu lisible.

Je partage vos inquiétudes sur les moyens de lutte contre les incendies de forêts, qui sont de plus en plus nombreux et importants avec le réchauffement climatique. J'avais écrit un rapport dans lequel j'évoquais ce risque, qui s'étend au centre et au nord de notre territoire. Des moyens complémentaires me paraissaient nécessaires, puisque notre flotte d'avions est vieillissante, et les avions *Tracker* ont tous été retirés.

Antoine Lefèvre m'interroge sur la mutualisation au niveau européen, le réchauffement climatique et le déplacement des risques, et sur les locations d'hélicoptères.

En ce qui concerne la flotte d'avions, plus particulièrement les *Dash*, j'avais recommandé dans mon rapport de revoir les emplacements sur le territoire national des pélicandromes, qui sont les stations d'avitaillement pour ces avions, obligés de se poser pour être ravitaillés en eau – contrairement aux Canadair, qui vont écopper directement sur des plans d'eau. Il est ainsi prévu qu'un pélicandrome mobile soit installé sur l'aéroport d'Albert-Picardie pour la zone Nord. Les locations d'hélicoptères sont une solution de sauvegarde, liée à l'immobilisation des avions *Tracker*. Une commande d'hélicoptères bombardiers d'eau doit être faite avec l'Allemagne. Ces appareils seraient installés dans le nord de la France et leur acquisition serait cofinancée par l'Union européenne.

Vous avez évoqué la baisse des aides de l'État, qui transitaient par la dotation d'aide à l'investissement des SDIS. Elle a en effet fondu comme neige au soleil puisqu'elle a été réduite à 7 millions d'euros, et est exclusivement consacrée au développement du système NexSIS. Mais les SDIS pourront bénéficier du fléchage de certains crédits du plan de relance, notamment via la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) et la dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR), ce qui est plutôt une bonne nouvelle.

Michel Canevet m'interroge sur le MCO : la maintenance est-elle faite dans des conditions satisfaisantes ? Oui, je l'ai constaté il y a deux ans sur la base de Nîmes. Le problème est que notre flotte aéronautique est vieillissante, ce qui allonge les durées d'immobilisation : alors qu'un avion récent n'est immobilisé qu'une semaine dans l'année, un avion vieillissant nécessite une immobilisation d'un mois par an. Comme notre flotte est assez restreinte, cela pose la question de la disponibilité. Cela dit, pour les hélicoptères Dragon, le taux de disponibilité est de 95 %.

Toutefois, le parc est passé de 38 à 34 hélicoptères. Deux hélicoptères ont été commandés, mais ils auraient vocation à être surnuméraires. Les perspectives de mutualisation des hélicoptères font l'objet de discussions entre les différents ministères. Ce n'est pas si simple, d'après ce que nous a expliqué le directeur général de la sécurité civile, que nous avons entendu hier, car les missions diffèrent entre elles, depuis le transport de personnel jusqu'aux missions de secours en mer ou en montagne. Certains engins ont

des spécificités particulières, et leurs équipages aussi : un pilote qui fait du secours à personnes en milieu périlleux, en montagne par exemple, ne fait pas la même chose qu'un autre qui pilote un avion pour du transport de personnes.

Vous m'interrogez aussi sur la continuité du service, et notamment des moyens de communication, en cas de crise majeure. Il y a des réseaux sécurisés. Le *Cell Broadcast* est une technologie qui permettrait de prévenir la population des difficultés qu'il peut y avoir sur tel ou tel territoire, avec des SMS géolocalisés. L'ancien système SAIP qui avait été développé par le ministère pouvait être complètement encombré par les réseaux en cas d'attentat ou d'événement majeur. La technologie du *Cell Broadcast* élimine cette problématique.

Dominique de Legge s'inquiète de la faiblesse des moyens consacré par l'État à la sécurité civile, par rapport aux SDIS. Il est vrai que ceux-ci dépensent plus de 5 milliards d'euros, ce qui est sans commune mesure par rapport au budget du programme 161... Il est difficile de vous répondre sur l'impact exact de la crise pour les SDIS, du fait de carences de l'État. Je sais en tous cas qu'il y a eu moins d'activités opérationnelles du fait du confinement, qui a considérablement réduit le nombre d'accidents de la route et celui des interventions de secours à personne.

Vincent Segouin m'interroge sur le numéro 112 et les plateformes communes que nous appelons de nos vœux. Les services du SAMU étaient complètement débordés d'appels, alors que les centres d'appel des SDIS étaient même moins sollicités que d'habitude. Les éventuels surcoûts constatés sont peut-être liés à du transport sanitaire réalisé par les SDIS et les hélicoptères de la Sécurité civile.

Didier Rambaud évoque les voies d'allègement des charges du SDIS. Tous les SDIS ont déjà bien exploré les pistes d'économies qu'ils pouvaient faire. Des plateformes communes d'appel permettraient sans doute de mieux mutualiser des moyens avec le SAMU et de réaliser des économies. Cela ne dépend pas uniquement des SDIS. Vous avez bien relevé la dichotomie liée au fait que le directeur du SDIS a deux patrons : le préfet pour la responsabilité opérationnelle, et le conseil d'administration du SDIS pour la responsabilité administrative et financière. Pour installer des plateformes communes avec un numéro unique, il faut une volonté partagée entre le préfet, l'ARS et le conseil d'administration du SDIS. Une autre piste d'économie, qui ne dépend pas uniquement, non plus, du conseil d'administration du SDIS, concerne les charges engagées par le SDIS pour faire du transport sanitaire, ce qui ne relève pas de sa compétence mais pallie la défaillance des ambulanciers privés. Les charges correspondantes sont importantes et ne sont pas indemnisées au coût réel. Le projet NexSIS va également contribuer à alléger certaines charges. Selon les prévisions, son coût de gestion serait de 193 millions d'euros sur dix ans, contre 587 millions d'euros en l'absence de la mutualisation permise par ce projet.

Pour revenir au numéro unique sur lequel Vincent Segouin m'a interrogé, le président de la République a repris hier matin, devant la Fédération nationale des sapeurs-pompiers, un engagement datant de 2017, et a indiqué qu'une doctrine commune devait être définie entre les services publics chargés des urgences préhospitalières, avec comme pilier la création du 112 comme numéro unique d'appel d'urgence. Deux modèles organisationnels avaient été proposés. Le premier reposerait sur un numéro unique de santé, pour les soins urgents comme non urgents, le 113, et un numéro unique secours-sécurité, le 112. Le deuxième modèle, qui emporterait plutôt l'adhésion des acteurs de la sécurité civile, ferait coexister un numéro unique, le 112, avec la fusion du 15, du 18, du 112, du 17 et d'un numéro 116-117 pour les soins non urgents - ce dernier étant déjà en expérimentation. Ce second modèle offrirait un système simplifié, lisible, avec une prise en charge plus rapide et homogène des appelants. Il qualifierait plus rapidement la nature des appels et permettrait d'y apporter une réponse plus adaptée. Pour les opérateurs concernés, il favoriserait aussi leur recentrage sur les cas d'urgence et améliorerait la coordination des interventions des services d'urgence. Certaines situations, et notamment des accidents de la circulation, peuvent mobiliser simultanément les forces de police, le SAMU et les pompiers. Cela permettrait aussi de contrer la sur-sollicitation croissante des services d'urgence et des SDIS.

**M. Claude Raynal, président.** - Merci pour la qualité de vos réponses.

**M. Philippe Dominati, rapporteur spécial.** - Effectivement, le plan de relance modifie totalement la mission « Sécurités ». Notre collègue Éric Jeansannetas a parlé, à juste titre, de tour de passe-passe budgétaire : le ministre de l'intérieur obtient des crédits que le ministre des comptes publics avait refusés il y a quelques mois pour la mission « Sécurités ». Ainsi, des crédits d'équipement de la gendarmerie, pour des *tasers* par exemple, ne figurent pas dans la mission « Sécurités », parce qu'ils sont dans le plan de relance.

Le rapporteur général a signalé qu'il y avait aussi des contraintes dans le plan de relance, et notamment en matière de verdissement du parc automobile. Il y aura ainsi 700 bornes supplémentaires pour les véhicules électriques. Les véhicules électriques ne seront pas, évidemment, destinés aux unités opérationnelles de la police ou à la gendarmerie, mais à des fonctions de liaison ou d'administration. Nous verrons comment ils seront répartis entre les différentes administrations, tout en veillant à l'aspect opérationnel. Par le passé, le gain qu'avait trouvé l'État à privilégier de petits véhicules s'est trouvé remis en cause au moment où il a fallu, au contraire, pouvoir stocker beaucoup de matériel dans les coffres à cause de la lutte antiterroriste. Ce problème a été relevé par la Cour des comptes et par les forces de l'ordre elles-mêmes. On espère un effet d'aubaine dans le plan de relance.

Le rapporteur général a soulevé la question du vandalisme sur les radars. J'ai évoqué le nouveau radar qu'on appelle radar-tourelle, situé très en hauteur, et à usages multiples, puisqu'il peut prendre vingt véhicules à la fois sur une autoroute. Pour l'atteindre, il faudrait vraiment abattre le mât ! Sur certaines portions de route, il y aura cinq mâts : quatre fictifs et un opérationnel. Et les services de l'État iront de temps en temps déplacer le radar opérationnel qui sera dans un mât pour le mettre dans un autre. Nous n'en sommes cette année qu'à 500 acquisitions sur un objectif de 1 200 radars tourelles et même 6 000 cabines en tout si l'on compte les mâts fictifs.

Vous nous avez interrogés sur les primes et la problématique des effectifs. La masse salariale a augmenté de 23 % sur dix ans, et les effectifs de 5 %. On a essayé d'adapter le rythme de travail de nos policiers - vous savez qu'au cours des dernières années il y a eu des vagues de suicides. Des annonces faites à plusieurs reprises n'ont jamais pu se concrétiser. Mais on savait que le changement de rythme dans la police allait nécessiter un surplus d'effectifs supérieur aux augmentations d'effectifs annoncées année après année. Même si l'on respecte le plan de 10 000 recrutements sur le quinquennat, le changement de rythme, de conditions et d'horaires de travail, essentiellement dans la police nationale, fera qu'on aboutira à une diminution du nombre d'ETP effectivement disponibles.

En six ans, j'en suis à mon sixième ministre de l'intérieur - sans compter l'intérim effectué par Édouard Philippe lorsqu'il était Premier ministre - et à mon troisième directeur général de la police nationale. Le deuxième directeur général était celui qui devait mettre en place ce qu'on a appelé la vacation forte, c'est-à-dire un système qui devait permettre aux policiers de prendre un week-end sur deux de congés. Mais cette vacation forte n'a jamais pu être appliquée dans les départements à forte tension comme ceux de l'Île-de-France ou les Bouches-du-Rhône, en raison justement de son coût en effectifs. Un nouveau système est donc en expérimentation depuis quatre ans, pour améliorer le temps de travail des policiers. Il permettrait de faire des vacations longues, avec un temps de repos important. Mais une vacation longue dure douze heures et, en Île-de-France, si l'on compte le temps de transport, cela revient à quatorze ou quinze heures d'activité, ce qui n'est guère applicable. Voilà donc quatre ans que la police nationale essaye de trouver un rythme qui améliore les conditions de travail, avec des prises de week-ends ou de mercredis, sans trouver de solution dans les zones de forte tension.

On essaie donc de résoudre le problème par des primes : primes de nuit, heures supplémentaires, primes renforçant l'attractivité du statut d'officier de police judiciaire (OPJ), prime de transports en commun, ou gratuité des transports en commun, qui existe dans la gendarmerie mais pas dans la police nationale - mais si on instaure la gratuité dans la police nationale, pourquoi ne pas la concéder aux personnels de santé, à ceux de l'éducation nationale ? Des primes de nuit ont été débloquées cette année,

selon une convention qui date de 2016. Cette compensation par des primes explique le dérapage du titre II par rapport au plan triennal, que j'ai souligné à plusieurs reprises, année après année. Pour les heures supplémentaires, un plafond a été instauré : au bout d'un certain nombre d'heures, on oblige le fonctionnaire à les récupérer. Une deuxième dotation a été donnée cette année après celle de l'an dernier, qui était prévue pour arrêter l'expansion du stock d'heures supplémentaires. Le stock est stabilisé, et c'est un problème qui devrait être progressivement résolu.

Le temps de formation a été réduit, et un effort sera fait dans le plan de relance pour moderniser les écoles de la police et de la gendarmerie.

Vous avez évoqué les violences faites aux femmes. Le ministre délégué est très sensible à ce sujet et fait en sorte qu'il y ait un accueil, un suivi, et une véritable mobilisation des forces de l'ordre sur cette priorité, qui est la seconde du ministère, après la drogue.

Sylvie Vermeillet a parlé des appels à projets. Beaucoup ont été déposés, de nature variable : l'hôtel de police de Nice, par exemple, devrait être adapté, pour 125 millions d'euros. La réponse sera donnée courant décembre.

Albéric de Montgolfier a évoqué la police municipale, comme plusieurs d'entre vous, et m'interroge sur le périmètre de la Préfecture de police de Paris, avec la hausse de la criminalité. Je suis élu à Paris depuis un certain temps, et j'ai connu un certain nombre de préfets de police. Voilà des décennies que les élus parisiens se demandent s'il faut une police municipale. Presque toutes les formations politiques sont désormais quasiment convaincues de cette nécessité. Un projet de loi sera débattu sur la question. Le Préfet de police est le seul haut fonctionnaire que je n'ai pas pu joindre à l'heure actuelle. Il ne semble guère intéressé par le budget, et nous a fait savoir que ce n'était pas tout à fait de sa compétence. Je ne l'ai pas encore rencontré depuis qu'il a pris ses fonctions, il y a pourtant déjà quelque temps. Nous avons du mal à comprendre ce fonctionnement de la Police nationale, avec la Préfecture de police qui est une sorte d'État dans l'État, et qui est de plus en plus une administration plutôt qu'une force opérationnelle. Le périmètre de la Préfecture de police est un vaste sujet, qui concerne aussi tous les départements de la zone de police.

Le parc immobilier est une question très sensible, notamment pour la gendarmerie. Les communes ont fait des efforts pour les brigades. Le général Rodriguez est assez optimiste sur la performance de ses services pour obtenir des crédits dans le plan de relance.

Jean-Claude Requier souhaiterait réduire la complexité du CAS et a évoqué le débat entre 80 et 90 kilomètres par heure. Je n'entrerai pas dans ce débat, mais vous avez raison de souligner l'enchevêtrement financier du CAS, qui est effectivement une usine à gaz.

Quant au coût des radars embarqués, pour l'instant moins de 100 véhicules sont conduits par des sociétés privées sur un parc de 450 véhicules. À la suite de cette expérimentation, deux autres régions vont basculer dans ce système, et le but est d'arriver fin 2021 à 223 voitures à conduite externalisée. Le chauffeur n'a aucune possibilité de choisir une cible ou un itinéraire, et il est suivi par GPS. Autrement dit, il n'utilise absolument pas le matériel embarqué : c'est, en quelque sorte, un livreur. Pour l'instant le coût estimé est de 1,30 euro par kilomètre parcouru.

Il faut libérer nos forces de l'ordre de ce qu'on appelle les tâches indues. Nous avons satisfaction sur les procurations, pour les élections de 2021. Aussi, le fonctionnaire qui prend un citoyen en état d'ivresse doit l'amener à l'hôpital et le ramener : cela ne doit plus faire partie des tâches de la police.

Victorin Lurel a posé une question concernant l'outre-mer. Je l'avais posée à la déléguée à la sécurité routière, qui m'a parlé d'une part de l'accidentologie particulière de son département et, d'autre part, a démenti le nombre de radars. Je lui ferai parvenir avec précision les éléments dont je pourrais disposer sur les radars déployés en Guadeloupe.

**M. Claude Raynal, président.** – Merci. Jean Pierre Vogel et vous-même, vous proposez que la commission réserve son vote sur les crédits de la mission « Sécurités ». Vous proposez par ailleurs l'adoption des crédits du CAS « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers ».

**La commission a décidé de réserver le vote des crédits de la mission « Sécurités ». Elle a également décidé de proposer au Sénat l'adoption des crédits du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers ».**

\*

\* \*

**Réunie à nouveau le mercredi 18 novembre 2020, sous la présidence de M. Claude Raynal, président, la commission a décidé de proposer au Sénat d'adopter, sans modification, les crédits de la mission « Sécurités ». Elle a également décidé de proposer au Sénat l'adoption de l'article 67, sans modification.**

\*

\* \*

Enfin, de nouveau réunie le jeudi 19 novembre 2020, sous la présidence de M. Claude Raynal, président, la commission des finances a confirmé sa décision de proposer au Sénat d'adopter, sans modification, les crédits de la mission « Sécurités ». Elle a également confirmé sa décision de proposer au Sénat d'adopter l'article 67 sans modification.



## **LISTE DES PERSONNES ENTENDUES**

### **Direction générale de la police nationale (DGPN)**

- M. Frédéric VEAUX, directeur général ;
- M. Simon BABRE, directeur des ressources et des compétences ;
- Mme Sarah BAYAT, adjointe à la conseillère budgétaire ;
- Mme Perrine BARRÉ, Sous-directrice des finances et du pilotage à la DRCPN.

### **Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN)**

- M. Christian RODRIGUEZ, major général de la gendarmerie nationale.

### **Syndicat Alliance**

- M. Stanislas GAUDON, secrétaire administratif général.

### **Unité SGP POLICE - FO**

- M. Franck FIEVEZ, secrétaire national ;
- Mme Laetitia DUCROS, déléguée nationale chargé des personnels administratifs, techniques et scientifiques.

### **Délégation à la sécurité routière (DSR)**

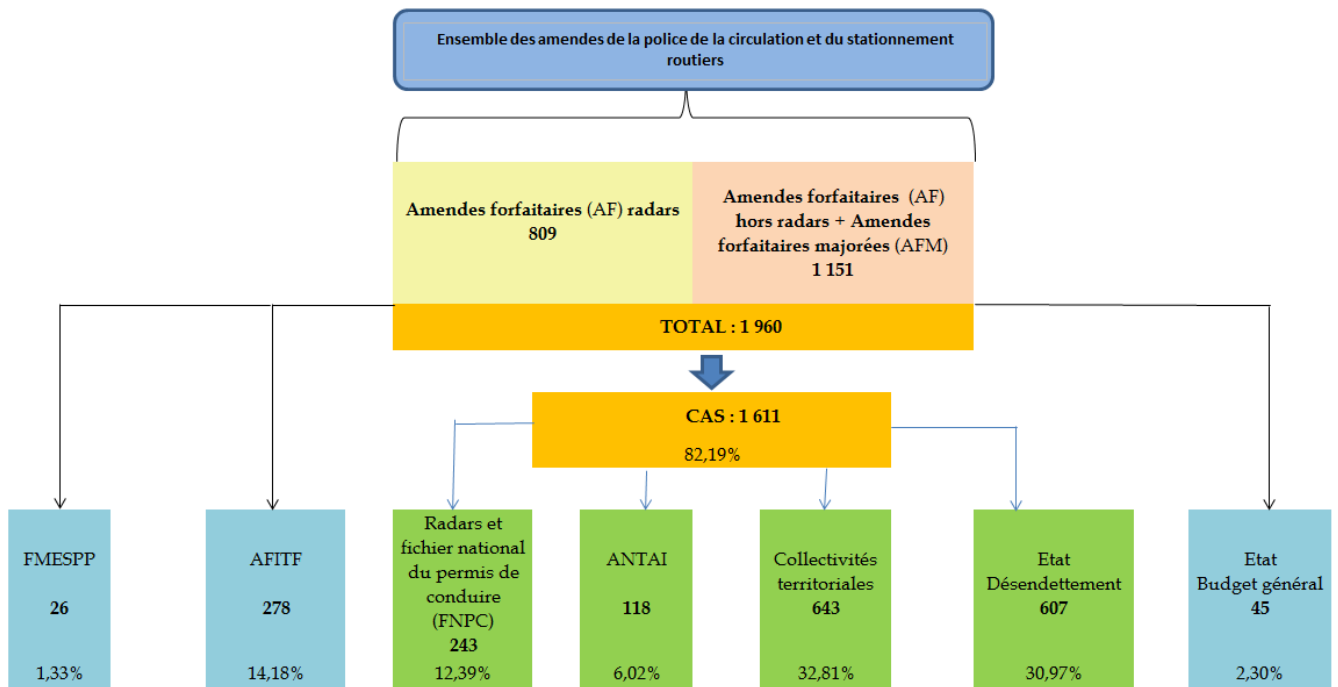
- Mme Marie GAUTIER-MELLERAY, déléguée interministérielle à la sécurité routière, déléguée à la sécurité routière ;
- M. Philippe ROUSSEL, adjoint au chef du département contrôle automatisé ;
- M. Julien PICARD, chef du bureau du budget de l'exécution financière et de la commande publique.



## ANNEXE

### Répartition consolidée du produit des amendes de la police de la circulation et du stationnement du PLF 2021

(en milliers d'euros)



AFITF : Agence de financement des infrastructures de transports de France.

ANTAI : Agence nationale du traitement automatisé des informations.

FMESPP : Fonds pour la modernisation des établissements de santé publics et privés.