



PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2025

NOTE DE PRÉSENTATION

COMMISSION
DES
FINANCES

Mission
« SÉCURITÉS »

Programmes :
« Gendarmerie nationale », « Police nationale »
et « Sécurité et éducation routières »

Et

Compte d'affectation spéciale
« CONTRÔLE DE LA CIRCULATION
ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS »

Examen par la commission des finances le mercredi 6 novembre 2024

Rapporteur spécial :

M. Bruno BELIN

SOMMAIRE

Pages

PREMIÈRE PARTIE LES PROGRAMMES « POLICE NATIONALE » ET « GENDARMERIE NATIONALE »

I. UN BUDGET QUI DOIT ÊTRE ANALYSÉ À LA LUMIÈRE DE L'EXÉCUTION DES CRÉDITS EN 2024, MARQUÉE PAR LES EFFETS DES ANNULATIONS DE CRÉDITS ET DU FINANCEMENT DE DÉPENSES EXCEPTIONNELLES	8
A. LES BUDGETS RÉELS DE LA POLICE ET DE LA GENDARMERIE NATIONALES ONT SUBI LES CONSÉQUENCES DES ANNULATIONS DE CRÉDITS DE DÉBUT D'ANNÉE... ..	8
B. ...TANDIS QUE DES DÉPENSES EXCEPTIONNELLES ET DES SURCOÛTS ONT DU ÊTRE FINANCÉS DANS LE CADRE DE L'ENVELOPPE INITIALE... ..	9
1. <i>Un coût de la sécurisation des JOP pour la police et la gendarmerie nationales à hauteur de plus d'un milliard d'euros et plus important qu'anticipé.....</i>	9
2. <i>Des dépenses exceptionnelles liées à de multiples crises ont dû être financées dans le cadre de l'enveloppe initiale de crédits.....</i>	12
C. ... CONDUISANT À UN NET EFFET D'ÉVICTION SUR LES DÉPENSES PILOTABLES, QUI POURRAIT AVOIR DES CONSÉQUENCES EN 2025	13
II. UN BUDGET POUR 2025 QUI RESPECTE LA TRAJECTOIRE BUDGÉTAIRE FIXÉE PAR LA LOPMI, MALGRÉ UN CONTEXTE DE FORTE CONTRAINTÉ BUDGÉTAIRE POUR L'ÉTAT	16
A. LA TRAJECTOIRE BUDGÉTAIRE PRÉVUE PAR LA LOPMI EST GLOBALEMENT RESPECTÉE.....	16
1. <i>La LOPMI a prévu une hausse continue des crédits des deux programmes de 2023 à 2027</i>	16
2. <i>Le budget pour 2025 des deux programmes respecte globalement la trajectoire prévue</i>	19
B. UN BUDGET EN HAUSSE CUMULÉE DE 4,2 % EN 2025 SUR LES DEUX PROGRAMMES... ..	19
III. LE BUDGET POUR 2025 MARQUE UNE PAUSE DANS LA HAUSSE DES EFFECTIFS, QUI DOIT RAPIDEMENT REPRENDRE.....	22
A. LA POURSUITE DU DÉPLOIEMENT DES NOUVELLES BRIGADES DE GENDARMERIE SUPPOSE UNE HAUSSE CONCOMITANTE DU NOMBRE DE GENDARMES	22
B. LA PROTECTION DES FRONTIÈRES PAR LES SERVICES DE POLICE NÉCESSITERA DES PERSONNELS PLUS NOMBREUX	23
C. LES EFFECTIFS DES RÉSERVES OPÉRATIONNELLES PROGRESSED, MAIS PAS ENCORE AUTANT QUE NÉCESSAIRE AU REGARD DE SON CARACTÈRE STRATÉGIQUE	26

IV. DES ÉVOLUTIONS BUDGÉTAIRES DE NATURE SENSIBLEMENT DIFFÉRENTES EN 2025 ENTRE LA POLICE ET LA GENDARMERIE NATIONALES.....	27
A. ALORS QUE LES DÉPENSES DE PERSONNEL NE REPRÉSENTENT QU'UNE PART MINORITAIRE DANS LA PROGRESSION DES CRÉDITS DE LA GENDARMERIE, ELLES CONCENTRENT LA QUASI-TOTALITÉ DE CELLE DES CRÉDITS DE LA POLICE.....	28
1. <i>En dépit d'une absence de hausse des effectifs en 2025, les dépenses de personnel augmentent au sein des deux forces, surtout pour la police nationale</i>	<i>28</i>
2. <i>Hors CAS « Pensions », la hausse des dépenses de « titre 2 » s'explique à la fois par des mesures générales et catégorielles.....</i>	<i>28</i>
3. <i>Des crédits de personnel qui continuent de représenter l'essentiel du budget pour les deux forces en 2025</i>	<i>29</i>
B. DES CRÉDITS « HORS TITRE 2 » QUI AUGMENTENT NETTEMENT POUR LA GENDARMERIE MAIS QUI ÉVOLUENT PEU S'AGISSANT DE LA POLICE NATIONALE.....	31
1. <i>Les crédits « hors titre 2 » progressent au bénéfice essentiellement de la gendarmerie, à l'inverse de l'année dernière.....</i>	<i>31</i>
2. <i>La police nationale voit ses crédits « hors titre 2 » rester relativement constants en CP, tandis que les AE d'investissement se réduisent très nettement.....</i>	<i>32</i>
3. <i>La gendarmerie nationale connaît une hausse générale de ses crédits « hors titre 2 », au bénéfice de l'immobilier, des véhicules et des systèmes d'information et de communication.....</i>	<i>34</i>

DEUXIÈME PARTIE

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

I. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, UNE POLITIQUE DE NATURE INTERMINISTÉRIELLE QUI PRODUIT DES RÉSULTATS.....	39
A. UNE POLITIQUE DE NATURE FORTEMENT INTERMINISTÉRIELLE REPRÉSENTANT UN BUDGET D'ENVIRON 5 MILLIARDS D'EUROS POUR L'ÉTAT.....	39
B. ... QUI OBTIENT DES RÉSULTATS.....	40
II. OBSERVATIONS SUR LE PROGRAMME 207 « SÉCURITÉ ET ÉDUCATION ROUTIÈRES ».....	43
A. UN NIVEAU DES CRÉDITS EN BAISSÉ DE 26 MILLIONS D'EUROS EN 2025.....	43
B. LE BUDGET RESTE SUPÉRIEUR À CEUX DE 2023 ET 2022, MÊME S'IL EST INFÉRIEUR À CE QUE PRÉVOYAIT LA LOPMI.....	45

III. OBSERVATIONS SUR LE COMPTE D’AFFECTATION SPÉCIALE	
« CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS ».	47
A. UN COMPTE À L’ARCHITECTURE COMPLEXE, NUISANT À LA LISIBILITÉ DE LA POLITIQUE DE VERBALISATION	47
1. Une architecture complexe, qui fait l’objet d’un ajustement en 2025.....	47
2. Un CAS qui ne garantit plus la lisibilité de la politique de verbalisation, censée financer la politique de sécurité routière	52
B. UNE NETTE PROGRESSION DU PRODUIT DES AMENDES AFFECTÉES AU COMPTE D’AFFECTATION SPÉCIALE, QUI BÉNÉFICIE PRINCIPALEMENT AUX COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET AU DÉSENDETTEMENT DE L’ÉTAT ..	53
1. Une progression des recettes affectées au CAS d’environ 12 % en 2025.....	53
2. Des crédits des programmes liés à la politique de sécurité routière globalement stables et dans l’épure de la LOPMI.....	54
3. Des crédits en faveur de l’équipement des collectivités territoriales et du désendettement de l’État en progression	59
C. DES CRÉDITS DÉDIÉS À L’ANTAI QUI CONTINUENT DE PROGRESSER CORRÉLATIVEMENT À L’ÉLARGISSEMENT CONSTANT DE SES MISSIONS.....	59
LISTE DES PERSONNES ENTENDUES	63
ANNEXE CARTE DES 80 NOUVELLES BRIGADES DE LA GENDARMERIE NATIONALE AU 31 DÉCEMBRE 2024.....	65

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, 66,4 % des réponses étaient parvenues au rapporteur spécial.

PREMIÈRE PARTIE LES PROGRAMMES « POLICE NATIONALE » ET « GENDARMERIE NATIONALE »

En 2025, le budget proposé pour la mission « Sécurités » s'établit à 26,06 milliards d'euros en autorisations d'engagement (AE, + 2,6 %, soit + 652 millions d'euros) et à 25,2 milliards d'euros en crédits de paiement (CP, + 3,7 %, soit + 900 millions d'euros), soit une progression supérieure à l'inflation¹. Hors compte d'affectation spéciale « Pensions » (CAS « Pensions »), les CP sont en hausse de 3,6 %, soit 606 millions d'euros. Cette dynamique doit être saluée dans un contexte de contrainte budgétaire forte pour l'État et d'un effort pour le redressement des comptes publics.

Cette augmentation des crédits de la mission pourrait faire l'objet d'une accentuation à l'initiative du Gouvernement en cours d'examen parlementaire du projet de loi de finances, selon ce qu'indique l'exposé général des motifs du texte².

La mission « Sécurités » est composée de **quatre programmes**, à savoir les programmes 176 « Police nationale » (53 % des crédits de la mission en 2025), 152 « Gendarmerie nationale » (43,4 %), 207 « Sécurité et éducation routières » (0,3 %) et, enfin, 161 « Sécurité civile » (3,3 %). Les trois premiers programmes relèvent de la compétence du rapporteur spécial Bruno Belin³.

La présente première partie du rapport porte sur les programmes 176 et 152, tandis que la deuxième partie traite du programme 207 et du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers ».

¹ Hors effets de l'inflation, la progression des crédits de la mission est ramenée à 0,6 % en AE et à 1,7 % en CP.

² « Concernant les dépenses de l'État, le Gouvernement a l'intention de proposer en cours de débats certains rehaussements de crédits. Cela concernera les crédits du ministère de la Justice, qui seront réévalués à l'initiative du Gouvernement, tout comme ceux du ministère de l'Intérieur (...) ».

³ Le programme « Sécurité civile » relève de la compétence du rapporteur spécial Jean-Pierre Vogel.

I. UN BUDGET QUI DOIT ÊTRE ANALYSÉ À LA LUMIÈRE DE L'EXÉCUTION DES CRÉDITS EN 2024, MARQUÉE PAR LES EFFETS DES ANNULATIONS DE CRÉDITS ET DU FINANCEMENT DE DÉPENSES EXCEPTIONNELLES

En 2024, les crédits initiaux de la police et de la gendarmerie nationale avaient augmenté par rapport à la loi de finances initiale pour 2023, de 5,02 % en AE (+ 1,159 milliard d'euros) et de 4,7 % en CP (+ 1,043 milliard d'euros).

Si cette hausse bénéficiait tant aux dépenses de personnel (dites de « titre 2 ») qu'aux autres types de crédits (dits « hors titre 2 ») pour la police nationale, ce n'était pas le cas pour la gendarmerie, qui voyait ses crédits « hors titre 2 » se contracter. Néanmoins, **cette hausse globale des crédits des forces de sécurité intérieure, qui s'accompagnait d'un renforcement significatif des effectifs, était globalement satisfaisante.**

L'exécution des crédits pour 2024 a néanmoins conduit à une **dégradation significative des budgets réels de la police et de la gendarmerie nationales**, pour deux raisons principales. D'une part, la détérioration de l'estimation du solde budgétaire attendu pour l'État en 2024 a conduit le Gouvernement à annuler des crédits au sein des deux programmes en début d'année. D'autre part, il a été décidé du financement sous le plafond de dépenses initial pour 2024 de dépenses exceptionnelles qui sont apparues ou se sont aggravées en cours d'année. **Ces évolutions ne sont pas sans impact pour 2025.**

A. LES BUDGETS RÉELS DE LA POLICE ET DE LA GENDARMERIE NATIONALES ONT SUBI LES CONSÉQUENCES DES ANNULATIONS DE CRÉDITS DE DÉBUT D'ANNÉE...

La détérioration de l'estimation du solde budgétaire attendu pour l'État en 2024 a conduit le Gouvernement à annuler environ 10 milliards d'euros de crédits sur le périmètre des dépenses de l'État par le biais du **décret du 21 février 2024¹**.

À ce titre, **20 millions d'euros ont été annulés en AE/CP sur le programme 152 « Gendarmerie nationale », tandis que, surtout, 134,4 millions d'euros l'ont été en AE/CP sur le programme 176 « Police nationale »**. Ces annulations ont porté sur des crédits « hors titre 2 », les dépenses de personnel n'ayant pas été affectées pour ces deux programmes ; elles ont abouti à **réduire très fortement la hausse réelle des crédits, hors dépenses de personnel, pour 2024 par rapport à 2023 pour la police** (la ramenant à environ 54 millions d'euros en CP), et à **dégrader davantage l'évolution pour la gendarmerie nationale** (renforçant la baisse à 89 millions

¹ Décret n° 2024-124 du 21 février 2024 portant annulation de crédits.

d'euros en CP par rapport à 2023). S'y est ajouté l'effet de la mise en réserve de crédits pour les deux programmes.

B. ... TANDIS QUE DES DÉPENSES EXCEPTIONNELLES ET DES SURCÔÛTS ONT DU ÊTRE FINANCÉS DANS LE CADRE DE L'ENVELOPPE INITIALE...

Ces contraintes importantes en gestion liées aux annulations de crédits ont été fortement accentuées par la décision de financer sous le plafond de dépenses initial pour 2024 des dépenses exceptionnelles et des surcoûts qui sont apparus ou qui se sont alourdis en cours d'année. Il en va notamment ainsi des jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) et de la crise en Nouvelle-Calédonie.

1. Un coût de la sécurisation des JOP pour la police et la gendarmerie nationales à hauteur de plus d'un milliard d'euros et plus important qu'anticipé

La sécurisation du **relai de la flamme Olympique et des JOP de 2024** a conduit à des dépenses d'un montant significatif pour la police et la gendarmerie nationales (les « forces de sécurité intérieure », FSI). L'estimation du niveau de dépenses, encore provisoire, est sans doute **plus élevée qu'initialement prévue** (notamment pour ce qui concerne l'année 2024) dans les budgets successifs, y compris celui de 2024¹. Le coût de cette sécurisation ne concerne en effet pas seulement l'année en cours mais inclut également les dépenses rendues nécessaires les années antérieures pour préparer spécifiquement l'évènement. Il couvre des dépenses de personnel et des crédits « hors titre 2 ».

Le coût est à ce jour estimé à **813,9 millions d'euros pour la police nationale**, selon les informations recueillies par le rapporteur spécial². **Il se décompose en 328,6 millions d'euros de dépenses de masse salariale, soit 40,4 %, et de 485,3 millions d'euros de dépenses de fonctionnement et d'investissement, soit 59,6 %**. Il couvre les années 2020 à 2024, étant entendu que l'essentiel des crédits de paiement ont en réalité été payés en 2024 (la totalité pour la masse salariale et plus de 80 % pour le fonctionnement et l'investissement³).

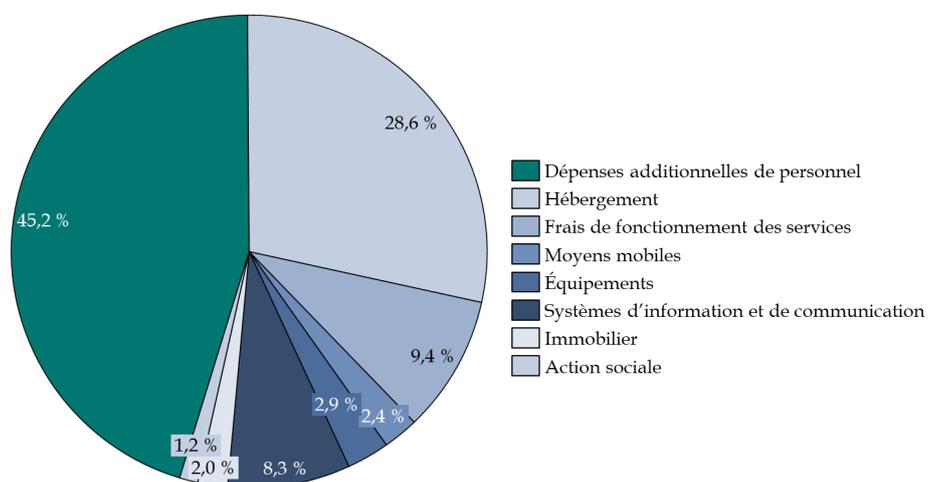
¹ Le rapporteur spécial ne dispose pas des données concernant l'estimation initiale.

² Réponses de la direction générale de la police nationale au questionnaire du rapporteur spécial.

³ Sur la période de 2020 à 2023, ont été engagés 155,7 millions d'euros en AE et 73,3 millions d'euros en CP, ayant permis l'acquisition de 1 062 véhicules, d'armements et équipements spécialisés, d'une salle de commandement, d'investissements dans les systèmes d'information et de communication (notamment du plan de vidéoprotection de la ville de Paris), ou encore la réservation anticipée de chambres pour l'hébergement des personnels.

Ventilation de l'estimation du coût de la sécurisation des JOP en 2024 pour la police nationale¹

(en CP, en %)



Note : les dépenses additionnelles de personnel regroupent des indemnités, des primes, le paiement d'heures supplémentaires et le surcoût lié à la mobilisation de la réserve opérationnelle, voir *infra*.

Source : commission des finances, d'après les réponses aux questionnaires du rapporteur spécial

« Hors titre 2 », ce sont les dépenses d'hébergement qui ont été les plus coûteuses (environ 230 millions d'euros), 1,2 millions de nuitées ayant notamment été réservées, loin devant les frais de fonctionnement des services (frais de mission, téléphonie, alimentation, etc.) et les systèmes d'information et de communication (modernisation des salles de commandement, lutte anti-drones, vidéoprotection, etc.).

S'agissant des dépenses de personnel, le coût de 328,6 millions d'euros se décompose en 203,2 millions d'euros au titre de la prime JOP versée aux agents, 81 millions d'euros pour l'indemnisation de près de 5 millions d'heures supplémentaires générées au cours de la période et 20,7 millions d'euros au titre de l'indemnité d'absence missionnelle. Le reste des dépenses s'explique par les sorties d'école anticipées de policiers, le surcroît de dépenses sur certaines indemnités (notamment l'indemnité journalière d'absence temporaire, pour les CRS), ou encore la mobilisation de la réserve opérationnelle (enveloppe spécifique de 7 millions d'euros pour les JOP 2024).

Pour la gendarmerie nationale, le coût est estimé à 327 millions d'euros sur la période de 2022 à 2025, selon les informations recueillies par le rapporteur spécial², soit un niveau inférieur à la police nationale mais qui reste

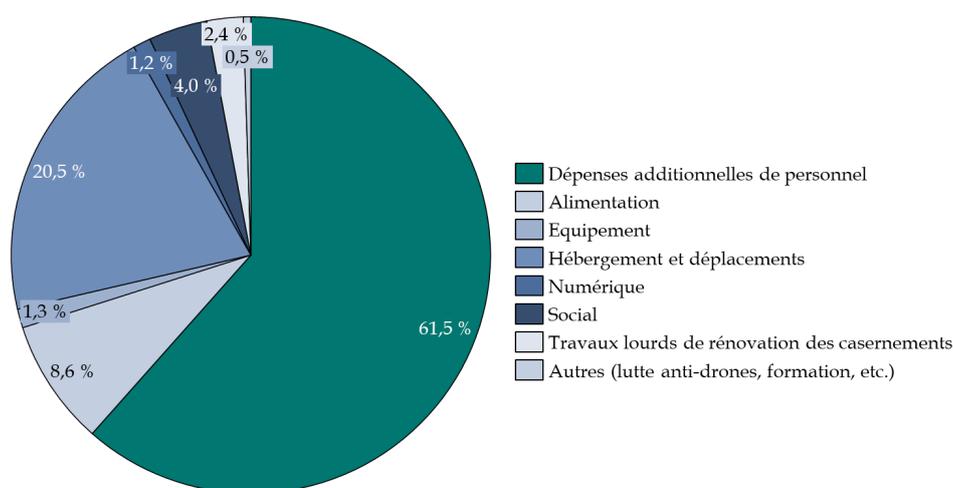
¹ S'ajoutent à ces dépenses celles prises en charge de 2020 à 2023, voir supra.

² Réponses de la direction générale de la gendarmerie nationale au questionnaire du rapporteur spécial.

très significatif. Ce coût se décompose en 125,6 millions d'euros de dépenses de masse salariale, soit 38,4 %, et de 201,4 millions d'euros de dépenses « hors titre 2 », soit 61,6 %.

Ventilation de l'estimation du coût de la sécurisation des JOP en 2024 pour la gendarmerie nationale¹

(en CP, en %)



Note : les dépenses additionnelles de personnel regroupent des indemnités, des primes et le surcoût lié à la mobilisation de la réserve opérationnelle, voir *infra*.

Source : commission des finances, d'après les réponses aux questionnaires du rapporteur spécial

« Hors titre 2 », ce sont les dépenses d'hébergement et de déplacement qui ont été les plus coûteuses (67,2 millions d'euros), devant les dépenses d'alimentation (28 millions d'euros), d'action sociale (13 millions d'euros), les travaux lourds de rénovation des cantonnements (8,0 millions d'euros) ou encore les besoins en matière numérique (3,9 millions d'euros).

S'agissant des dépenses de personnel, le coût de 201,4 millions d'euros se décompose en 130,0 millions d'euros au titre de la prime JOP, 28 millions d'euros pour l'indemnité d'absence missionnelle, 25,7 millions d'euros pour le financement de la réserve opérationnelle pour les JOP, et 18 millions d'euros au titre d'autres primes et indemnités.

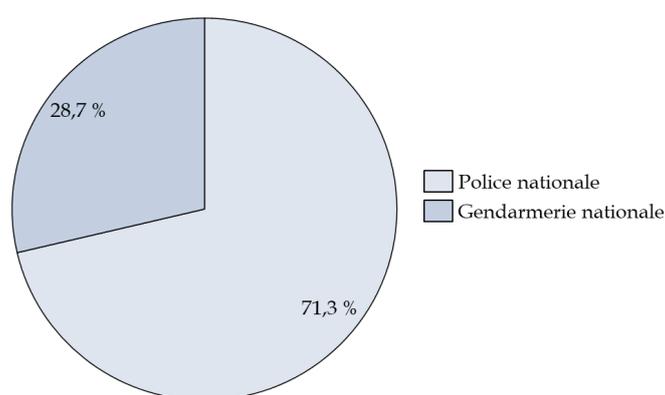
Au total, il est possible d'estimer provisoirement que pour la police et la gendarmerie nationales, le coût pluriannuel de la sécurisation des JOP a représenté un coût d'environ 1,141 milliard d'euros, dont 39,8 % au titre de

¹ S'ajoutent à ces dépenses celles prises en charge de 2020 à 2023, voir *supra*.

la masse salariale (454,2 millions d'euros) et 60,2 % au titre des autres types de dépenses (« hors titre 2 », 686,7 millions d'euros), en particulier en matière de crédits de fonctionnement et d'investissement. **La police nationale a assumé 71,3 % du coût pour les FSI, et la gendarmerie nationale 28,7 %.**

Ventilation du coût de la sécurisation des JOP en 2024 entre la police et la gendarmerie nationales

(en CP, en %)



Source : commission des finances, d'après les réponses aux questionnaires du rapporteur spécial

La dépense semble être supérieure à celle qui avait été anticipée, générant un surcoût en cours de gestion 2024. À titre d'illustration, il avait été indiqué l'année dernière au rapporteur spécial que le coût de la sécurité des JOP pour la gendarmerie nationale aurait pu être d'environ 61 millions d'euros pour 2024. Les montants présentés *supra* laissent penser que le coût réellement imputé sur 2024 sera finalement significativement supérieur. Il est très probable que les estimations actuelles du coût réel pour ce qui concerne la police nationale soient également supérieures à ce qui avait été initialement intégré dans le budget.

2. Des dépenses exceptionnelles liées à de multiples crises ont dû être financées dans le cadre de l'enveloppe initiale de crédits

Outre les JOP, l'année 2024 a également été marquée par une forme d'« **empilement des crises** »¹ présentant des implications sécuritaires et un coût budgétaire associé pour les FSI. Il en a été ainsi notamment des manifestations du monde agricole, des contestations relatives à l'autoroute A69, de l'opération « place nette » à Mayotte, de protestations

¹ Selon les termes utilisés dans le projet annuel de performances de la mission « Sécurités ».

contre la vie chère dans les Antilles et, surtout, de la crise en Nouvelle-Calédonie.

Selon les informations recueillies par le rapporteur spécial¹, **le coût additionnel des mesures de rétablissement de l'ordre en Nouvelle-Calédonie pourrait être en 2024 de 125 millions d'euros pour la gendarmerie nationale et de 30 millions d'euros pour la police nationale.**

Il a en outre été décidé que les dépenses afférentes à ces différentes crises seraient financées sous enveloppe initiale.

C. ... CONDUISANT À UN NET EFFET D'ÉVICTION SUR LES DÉPENSES PILOTABLES, QUI POURRAIT AVOIR DES CONSÉQUENCES EN 2025

Le cumul des annulations de crédits décidées en février 2024 et du financement sous enveloppe initiale des surcoûts et dépenses exceptionnelles apparus en cours d'année a conduit à un **rétrécissement très net des marges de manœuvre budgétaires des responsables de programme en cours d'année.**

Face à l'impossibilité de remettre en question les activités opérationnelles, elle s'est traduite par un effet d'éviction sur les dépenses pilotables.

Cet effet d'éviction a été particulièrement fort pour la police nationale, dont le budget a notamment été marqué par un coût très élevé des JOP à assumer sous enveloppe initiale et par des annulations de crédits significatives. Selon les informations transmises au rapporteur spécial², il a porté sur les dépenses d'investissement ou de fonctionnement reportables, et en particulier sur deux postes principaux :

- la diminution de l'ordre de 80 % du plan de renouvellement automobile en 2024, impliquant un renoncement au renouvellement de 2 036 véhicules sur 2 628 prévus ;

- la forte réduction des dépenses d'investissement immobilier, qui a entraîné la décision de ne plus engager aucun nouveau projet d'investissement immobilier. Les investissements ainsi se sont concentrés sur la poursuite des chantiers immobiliers déjà engagés, afin d'éviter des interruptions qui auraient engendré des problèmes techniques et budgétaires. En outre, le montant des crédits de maintenance lourde exécutés devrait diminuer de l'ordre de 75 % en 2024 par rapport à 2023.

Mais l'effet d'éviction sur les dépenses pilotables a également été réel pour la gendarmerie. En effet, si le montant des annulations de crédits a été moins élevé que pour la police nationale, le cumul d'une loi de finances

¹ Auditions de la direction générale de la gendarmerie nationale et de la direction générale de la police nationale par le rapporteur spécial.

² Réponses de la direction générale de la police nationale au questionnaire du rapporteur spécial.

initiale comportant très peu de marges en « hors titre 2 », du financement de dépenses exceptionnelles très coûteuses sans ouverture nouvelle de crédits et du très haut niveau d'activité des forces a conduit la DGGN à **devoir faire des choix difficiles en cours d'année.**

Ainsi, **elle a réduit ses dépenses en matière de loyers**, en même temps qu'elle a procédé à diverses mesures d'économies concernant les véhicules, les équipements technologiques et les frais de déplacement.

L'incapacité de la gendarmerie nationale de payer certains de ses loyers à l'automne 2024, au détriment des collectivités territoriales

Sur l'ensemble du territoire français, la gendarmerie nationale occupe **plus de 3 700 casernes**, couvrant sa zone géographique de compétence, à savoir **95 % du territoire et 50 % de la population**. Ce parc représente environ **11 millions de mètres carrés**.

Au sein de cet ensemble, le parc dit « domanial » appartient à l'État. Il regroupe un peu moins de 700 casernes, mais près de la moitié de la surface. **Le parc dit « locatif », appartient pour l'essentiel aux organismes « HLM » et aux collectivités territoriales. Il représente environ 3 000 casernes et plus de la moitié de la surface.** Il est en extension, contrairement au parc domanial.

Le fonctionnement du parc locatif repose sur le principe que **les collectivités territoriales ou les organismes « HLM » investissent pour construire des locaux pour la gendarmerie nationale en échange du versement d'un loyer** permettant d'amortir l'investissement.

Si la gendarmerie est généralement considérée comme un bon payeur, **l'automne 2024 est marqué par une suspension du paiement par elle de certains de ses loyers, dans le cadre de l'effet d'éviction mentionné supra.**

En effet, selon les informations recueillies par le rapporteur spécial¹, la **gendarmerie a suspendu le versement des loyers pour les mois de septembre à novembre 2024 aux bailleurs** (collectivités territoriales et organismes « HLM »), à l'exception du tiers d'entre eux jugés financièrement les plus fragiles. **Au 22 octobre 2024, l'ensemble des baux faisant l'objet d'un report de paiement représentaient un montant de 90,1 millions d'euros**, dont 82,5 millions d'euros pour l'échéance de septembre, pour 5 079 emprises. **Les collectivités territoriales représentent 49 % des bailleurs concernés et 52 % du montant total (2 500 baux pour 47 millions d'euros).** Une procédure est prévue pour permettre à certaines collectivités qui n'auraient pas été identifiées comme particulièrement fragiles de solliciter le paiement des loyers, en passant par le préfet de département.

Si le rapporteur spécial comprend qu'il ne soit pas possible de payer les loyers au détriment d'activités opérationnelles indispensables aux territoires, il constate que la situation actuelle est inacceptable et met en difficultés les collectivités territoriales. Une solution doit être trouvée pour régler le problème au plus vite, notamment dans le cadre du projet de loi de fin de gestion pour 2024, afin de permettre à la gendarmerie nationale de faire face à ses obligations.

Source : commission des finances du Sénat

¹ Audition de la direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN) et réponses de la DGGN au questionnaire du rapporteur spécial.

Le contenu du **projet de loi de fin de gestion, qui doit être présenté début novembre 2024, aura d'importantes conséquences** sur le schéma de fin de gestion de la police et de la gendarmerie nationales. En effet, l'éventuel dégel de crédits ou l'ouverture de crédits nouveaux pour les FSI permettrait de financer des dépenses exceptionnelles qui n'ont pas pu être réglées jusqu'ici et de réduire l'intensité de l'effet d'éviction sur les autres postes de dépenses. À titre d'illustration, la gendarmerie nationale espère obtenir l'ouverture de 320 millions d'euros, lui permettant notamment de régler ses loyers en retard en décembre ; il lui faudra également pouvoir financer le versement de la prime JOP, pour un montant de 130 millions d'euros. À défaut, cette dépense serait imputée sur les crédits de l'année prochaine.

Le rapporteur spécial considère, à la lumière de ces éléments sur l'exécution des crédits en 2024 que les forces de sécurité intérieure n'ont pu satisfaire l'ensemble de leurs besoins essentiels cette année et qu'il appartient donc au budget de 2025 d'y répondre.

En outre, il remarque qu'au regard de ces mêmes éléments, la pertinence d'une comparaison des crédits initiaux de 2025 par rapport à ceux de 2024 doit être relativisée, les seconds ayant été en partie amputés par des annulations et par le financement de dépenses exceptionnelles dont toutes ne se reproduiront pas en 2025.

Enfin, il souligne le risque réel – voire probable – qu'une partie des dépenses exceptionnelles générées en 2024, que le montant de CP ne permettrait pas de couvrir avant la fin de l'année, conduise à une nette hausse des reports de charges, dont l'amortissement viendrait grever les crédits ouverts pour 2025. **Il invite le Gouvernement à régler ce qui peut l'être dès le projet de loi de fin de gestion, en particulier s'agissant des loyers impayés, afin de ne pas entrer à crédit dans l'année 2025.**

II. UN BUDGET POUR 2025 QUI RESPECTE LA TRAJECTOIRE BUDGÉTAIRE FIXÉE PAR LA LOPMI, MALGRÉ UN CONTEXTE DE FORTE CONTRAINTE BUDGÉTAIRE POUR L'ÉTAT

A. LA TRAJECTOIRE BUDGÉTAIRE PRÉVUE PAR LA LOPMI EST GLOBALEMENT RESPECTÉE

1. La LOPMI a prévu une hausse continue des crédits des deux programmes de 2023 à 2027

La LOPMI¹, entrée en vigueur en janvier 2023, présente les orientations financières et stratégiques pour le ministère de l'Intérieur pour les années 2023 à 2027, notamment pour la police et la gendarmerie nationales.

Le budget du ministère de l'Intérieur, qui porte sur trois missions budgétaires², doit ainsi passer, hors contribution au compte d'affectation spéciale « Pensions », de 20,78 milliards d'euros en CP en 2022 à 25,35 milliards d'euros en 2027 (+ 4,57 milliards d'euros des crédits annuels, soit + 22,0 %). Ces montants intègrent l'augmentation de 60 millions d'euros, en crédits de paiement, de la trajectoire prévue pour chacune des années concernées par la programmation (de 2023 à 2027) et permise par l'adoption d'un amendement de nos collègues députés Éric Ciotti et Philippe Gosselin³.

Au total, la hausse cumulée de crédits sur les cinq années 2023-2027 doit atteindre 15,3 milliards d'euros.

¹ Loi n° 2023-22 du 24 janvier 2023 d'orientation et de programmation du ministère de l'intérieur.

² La LOPMI couvre trois missions (« Sécurité », « Administration générale et territoriale de l'État », et « Immigration, asile et intégration »), le compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers » et les taxes affectées à l'ANTS (Agence nationale des titres sécurisés). Sont toutefois exclus du périmètre de la LOPMI le programme 232 « Vie politique » de la mission « Administration générale et territoriale de l'État », les programmes 754 et 755 du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers », et les programmes « Outre-mer ».

³ https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/amendements/0343/CION_LOIS/CL540. Sur le fond, cette hausse du financement était justifiée par les auteurs de l'amendement par la nécessité de renforcer de 60 millions d'euros par an le financement des centres de rétention administrative (CRA).

**Trajectoire budgétaire proposée par le projet de loi LOPMI
pour le ministère de l'Intérieur pour les années 2023 à 2027¹**

(en millions d'euros, en crédits de paiement)

CRÉDITS DE PAIEMENT ET PLAFONDS DES TAXES AFFECTÉES <i>hors compte d'affectation spéciale « Pensions »</i>	2022 (pour mémoire)	2023	2024	2025	2026	2027
Budget du ministère de l'Intérieur, en millions d'euros (hors programme 232 « Vie politique », hors programmes outre-mer et hors programmes du « CAS Radars » n° 754 et 755)	20 784	22 094	22 974	24 074	24 724	25 354
Évolution (N / N - 1), en millions d'euros	-	1 310	880	1 100	650	630
Taux d'évolution (N / N - 1)	-	6,3 %	4,0 %	4,8 %	2,7 %	2,5 %

Source : commission des finances du Sénat (d'après la LOPMI : article 2). Les montants pour le budget du ministère de l'Intérieur (deuxième ligne) résultent de l'article 2 ; les calculs (troisième et dernière lignes) sont ceux de la commission des finances

À titre indicatif, et sans que ne soit prise en compte la hausse annuelle de 60 millions d'euros prévue par l'amendement précité², **le rapport annexé à la LOPMI décline par programmes budgétaires concernés la trajectoire pluriannuelle.**

¹ Hors contributions au compte d'affectation spéciale « Pensions » et hors programme 232 « Vie politique » de la mission « Administration générale et territoriale de l'État », programmes 754 et 755 du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers », et programmes « Outre-mer ».

² Voir supra.

Il prévoit notamment la trajectoire suivante pour les **programmes 176 « Police nationale »** et **152 « Gendarmerie nationale »** :

Trajectoire budgétaire indicative prévue pour les années 2023 à 2027 par la LOPMI pour le programme 176 « Police nationale », « hors CAS pensions »

(en millions d'euros, en crédits de paiement)

CRÉDITS DE PAIEMENT <i>hors compte d'affectation spéciale « Pensions »</i>	2022 <i>(pour mémoire)</i>	2023	2024	2025	2026	2027
Programme 176 « Police nationale »	8 449	8 925	9 208	9 538	9 563	9 824
<i>Dont dépenses « hors titre 2 »</i>	1 435	1 539	1 629	1 826	1 826	2 029
Évolution du programme (N / N - 1), en millions d'euros	-	476	283	330	25	261
Taux d'évolution du programme (N / N - 1)	-	5,6 %	3,2 %	3,6 %	0,3 %	2,7 %

Source : commission des finances du Sénat (d'après la LOPMI : rapport annexé). Les montants pour le programme (deuxième ligne) résultent du rapport annexé ; les calculs (troisième et dernière lignes) sont ceux de la commission des finances

Trajectoire budgétaire indicative prévue pour les années 2023 à 2027 par la LOPMI pour le programme 152 « Gendarmerie nationale », hors « CAS pensions »

(en millions d'euros, en crédits de paiement)

CRÉDITS DE PAIEMENT <i>hors compte d'affectation spéciale « Pensions »</i>	2022 <i>(pour mémoire)</i>	2023	2024	2025	2026	2027
Programme 152 « Gendarmerie »	5 894	6 188	6 361	6 503	6 811	6 931
<i>Dont dépenses « hors titre 2 »</i>	1 555	1 555	1 528	1 596	1 838	1 904
Évolution du programme (N / N - 1), en millions d'euros	-	294	173	142	308	120
Taux d'évolution du programme (N / N - 1)	-	5,0 %	2,8 %	2,2 %	4,7 %	1,8 %

Source : commission des finances du Sénat (d'après la LOPMI : rapport annexé). Les montants pour le programme (deuxième ligne) résultent du rapport annexé ; les calculs (troisième et dernière lignes) sont ceux de la commission des finances

2. Le budget pour 2025 des deux programmes respecte globalement la trajectoire prévue

La LOPMI prévoit que les CP « hors CAS «Pensions» devaient être en 2025 de 9,538 milliards d’euros pour la police nationale et de 6,503 milliards d’euros pour la gendarmerie nationale. Cet objectif est dépassé pour la gendarmerie (6,931 milliards d’euros) ; pour la police nationale, il n’est pas tout à fait atteint, mais les crédits s’établissent à un niveau très proche de l’objectif (9,514 milliards d’euros).

B. UN BUDGET EN HAUSSE CUMULÉE DE 4,2 % EN 2025 SUR LES DEUX PROGRAMMES...

Les crédits demandés pour les programmes 176 « Police nationale » et 152 « Gendarmerie nationale » sont en hausse en cumulé par rapport à 2024, tant en AE (+ 2,9 %, + 718 millions d’euros), qu’en CP (+ 4,2 %, + 975 millions d’euros). Cette hausse doit être saluée dans le contexte d’efforts généraux en matière de redressement des finances publiques.

Elle s’opère en présence de transferts de périmètre de faible ampleur. Sur le programme 176, le solde total entrant des transferts de crédits est d’environ 18 millions d’euros, auxquels s’ajoute une mesure de périmètre consistant dans une rétrocession de crédits numériques, à hauteur de 17 millions d’euros, vers le programme. Sur le programme 152, les transferts de crédits présentent un solde total entrant d’environ 1,5 million d’euros.

Comparaison des crédits ouverts en 2024 et demandés en 2025

(en millions d’euros, en %)

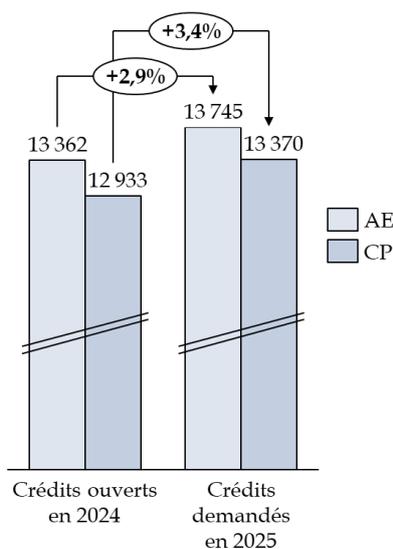
		Loi de finances initiale pour 2024	Crédits demandés en 2025	Évolution
Police nationale	AE	13 362,0	13 745,3	2,9 %
	CP	12 932,7	13 370,1	3,4 %
Gendarmerie nationale	AE	11 031,5	11 366,3	3,0 %
	CP	10 393,0	10 930,8	5,2 %
Total	AE	24 393,6	25 111,6	2,9 %
	CP	23 325,7	24 300,9	4,2 %

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

À l'inverse de l'année dernière, la hausse bénéficie davantage au programme 152 « Gendarmerie nationale » (+ 335 millions d'euros en AE et + 538 millions d'euros en CP, soit respectivement + 3,0 % et + 5,2 %) qu'au programme 176 « Police nationale » (+ 383 millions d'euros en AE et + 437 millions d'euros en CP, soit respectivement + 2,9 % et + 3,4 %).

Comparaison des crédits ouverts en 2024 et demandés en 2025 pour la police nationale

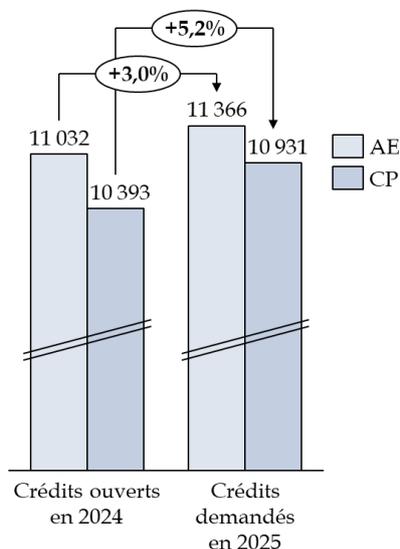
(en millions d'euros, en %)



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

Comparaison des crédits ouverts en 2024 et demandés en 2025 pour la gendarmerie nationale

(en millions d'euros, en %)



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

Il convient toutefois de noter que le Gouvernement pourrait déposer un **amendement** visant à tirer les conséquences pour la mission « Sécurités » de mesures transversales **d'économies** prises, après la présentation du présent budget, en matière de **masse salariale pour l'ensemble de la fonction publique**¹. Il pourrait en résulter une réduction des crédits de **31,6 millions d'euros pour la police nationale** et de **20,4 millions d'euros pour la gendarmerie**, pour la quasi-totalité en dépenses de personnel.

¹ Réduction des indemnités journalières dans le cadre d'un « arrêt maladie », et extension du délai de carence applicable de 1 à 3 jours.

III. LE BUDGET POUR 2025 MARQUE UNE PAUSE DANS LA HAUSSE DES EFFECTIFS, QUI DOIT RAPIDEMENT REPRENDRE

Dans le contexte de l'examen du projet de LOPMI, la Première ministre Élisabeth Borne avait annoncé, le 6 septembre 2022, la **création d'environ 8 500 postes de policiers et gendarmes entre 2023 et 2027**, poursuivant sur la lancée du quinquennat précédent.

Sur la période de 2023 à 2027, il est attendu (selon les données recueillies par le rapporteur spécial¹ mais qui ne sont pas inscrites dans le dispositif ou le rapport annexé de la LOPMI) **un schéma d'emplois de + 3 540 ETP pour la gendarmerie nationale et + 3 872 pour la police nationale**, soit un total légèrement inférieur à 7 500. **En 2023, le schéma d'emplois prévu a été exécuté pour les deux forces conformément aux objectifs** (respectivement + 950 et + 1 907 ETP), **de même qu'en 2024** (+ 1 045 et + 1 139 ETP).

En 2025, alors que le schéma d'emplois attendu était de + 500 ETP pour la gendarmerie et de + 356 ETP pour la police nationale, celui retenu par présent budget est neutre².

Si ce schéma d'emplois nul peut s'expliquer par la situation très dégradée des finances publiques, il risque de poser des difficultés s'agissant notamment de la création prévue de **nouvelles brigades de gendarmerie** et de la **police aux frontières**. **Le renforcement progressif des réserves opérationnelles, bien que primordial, ne peut suffire à répondre aux enjeux d'effectifs.**

A. LA POURSUITE DU DÉPLOIEMENT DES NOUVELLES BRIGADES DE GENDARMERIE SUPPOSE UNE HAUSSE CONCOMITANTE DU NOMBRE DE GENDARMES

Le 2 octobre 2023, le Président de la République a présenté la carte des **239 nouvelles brigades de gendarmerie**, dont le principe avait été annoncé dans le cadre de la LOPMI³. Elles s'ajoutent à la mise en place de 7 nouveaux escadrons de gendarmerie mobile (EGM), opérationnels en 2024. Ces brigades ont vocation à être créées dans tous les départements, en métropole comme dans les outre-mer. Elles consisteront en 145 brigades mobiles et 94 brigades fixes sur l'ensemble du territoire national.

¹ Réponses de la direction générale de la police nationale et de la direction générale de la police nationale aux questionnaires du rapporteur spécial.

² En raison des modes de calcul pluriannuels du plafond d'emplois, l'absence de création de postes en 2025 n'empêche pas celui-ci d'augmenter. Il progresse ainsi de 151 959 à 152 690 pour la police nationale et de 102 623 à 103 077 pour la gendarmerie nationale.

³ Dans le rapport annexé de la LOPMI, il est annoncé la création de 200 nouvelles brigades.

Selon les informations transmises au rapporteur spécial¹, le calendrier prévisionnel prévoit l'ouverture de 80 nouvelles brigades en 2024 et 57 en 2025. **Au 31 décembre 2024, les 80 premières brigades** (28 fixes et 52 mobiles) **devraient effectivement être en place**, dans 64 départements de métropole et 8 départements ou collectivités d'outre-mer (voir la carte en annexe).

Toutefois, les prévisions d'ouverture de nouvelles brigades sont étroitement corrélées avec celles de hausses d'effectifs. Ainsi pour 2025, il était initialement attendu non seulement la création de 57 brigades additionnelles mais également de 500 ETP. Il n'apparaîtrait en effet **pas possible d'ouvrir autant de nouvelles brigades à effectifs constants sans générer de multiples conséquences néfastes.** Comme l'ont indiqué les représentants de la direction générale de la gendarmerie nationale lors de leur audition, **si le schéma d'emploi est effectivement nul en 2025, le nombre d'ouverture de nouvelles brigades sera nécessairement réduit.** La question serait également posée pour celles devant être mis en place en 2026 et 2027.

Dans ces conditions, le rapporteur spécial estime qu'**à défaut d'un éventuel renforcement des effectifs prévus pour la gendarmerie pour 2025** à l'initiative du Gouvernement dans le cadre de l'examen du présent projet de loi de finances, **un rattrapage sera nécessaire en 2026 et 2027 pour assurer le déploiement effectif des 239 nouvelles brigades à l'horizon 2027.**

B. LA PROTECTION DES FRONTIÈRES PAR LES SERVICES DE POLICE NÉCESSITERA DES PERSONNELS PLUS NOMBREUX

Dans un contexte de très haut niveau de la pression migratoire et notamment de l'immigration illégale, **le travail des FSI est une condition d'autant plus essentielle à la sécurisation effective de nos frontières.**

Au sein de la **police nationale**, la direction nationale de la police aux frontières (DNPAF) est chargée du contrôle aux frontières et de la lutte contre l'immigration clandestine.

¹ Réponses de la direction générale de la police nationale au questionnaire du rapporteur spécial.

La direction nationale de la police aux frontières (DNPAF)

La DNPAF, rattachée à la direction générale de la police nationale (DGPN), assure des missions de contrôle aux frontières, de lutte contre l'immigration irrégulière ainsi que de gestion opérationnelle des centres de rétention administrative (CRA).

Son champ d'intervention comprend la sûreté des moyens et infrastructures de transports internationaux, la centralisation des informations relatives aux flux et risques migratoires et leur analyse à des fins opérationnelles. Elle coordonne également l'éloignement des étrangers en situation irrégulière.

En outre, l'Office de lutte contre le trafic illicite de migrants (OLTIM) a en charge la répression des filières d'immigration irrégulière d'entrée, de séjour et de circulation sur le territoire national, du démantèlement des structures organisées employant des étrangers sans titres, des officines de faux documents liés à ces activités, ainsi que de l'identification des flux illicites générés par ces trafics et la saisie des avoirs criminels.

Par ailleurs, le nouvel état-major opérationnel des frontières (EMOF), créé le 1^{er} janvier 2024, est adossé à la DNPAF. Cette nouvelle structure rassemble des policiers, gendarmes et douaniers.

Source : police nationale

Outre la DNPAF, d'autres directions de la DGPN contribuent de manière moins centrale aux fonctions de contrôle des flux migratoires, de sûreté des transports et de lutte contre l'immigration clandestine, notamment la direction nationale de la sécurité publique, les compagnies républicaines de sécurité (CRS) et la préfecture de police de Paris. Au total, les effectifs concernés représenteraient **15 977 ETPT en 2025**.

La sécurisation des frontières n'incombe toutefois pas qu'à la police nationale. **En effet, la gendarmerie, compétente sur 94 % du linéaire frontalier national, contribue également largement à cette mission.** Si elle n'est pas dotée d'une direction spécialisée en la matière, contrairement à la police, c'est en raison de son organisation généraliste et pyramidale. Néanmoins, la lutte contre l'immigration clandestine fait partie de son quotidien. Elle assure notamment :

- un contrôle aux frontières : particulièrement sur la façade italienne, les côtes de la Manche et dans les Outre-Mer (Mayotte, Guyane) ;
- le traitement administratif et judiciaire des étrangers en situation irrégulière (y compris la lutte contre les filières d'immigration) ;
- un appui aux autres forces, notamment *via* la reprise de missions de surveillance de la DNPAF et la gestion ponctuelle de CRA en remplacement de la police nationale.

Environ **1 000 gendarmes mobiles et départementaux** sont engagés à temps plein sur les missions de lutte contre l'immigration irrégulière ; s'y ajoutent environ 2 000 réservistes mobilisés quotidiennement.

Face au besoin impérieux de protéger nos frontières et de lutter contre l'immigration clandestine, les moyens des deux forces doivent encore être renforcés.

La DNPAF fait ainsi aujourd'hui face à de **nombreux enjeux généraux** : hausse de la **pression migratoire** et du nombre de personnes devant faire l'objet d'un **retour forcé**, **maintien de la fluidité des contrôles dans les aéroports dans le contexte d'une hausse du trafic et de la nécessaire exigence du contrôle**, gestion des **risques sanitaires et terroristes**, poids des **changements géopolitiques** (Brexit, conflit en Ukraine) et des **événements internationaux**, etc.

En 2024, son activité a été marquée par les succès obtenus en matière de fluidité du passage de la frontière à Roissy pendant les JOP, par une meilleure sécurisation de la frontière franco-italienne liée notamment à l'action des forces italiennes, et par la hausse du taux d'occupation des CRA.

Néanmoins, de nouveaux défis sérieux apparaissent, à l'image de la hausse des flux constatés de personnes à la frontière franco-espagnole, de la vigueur des filières de passeurs ou encore des conséquences matérielles de la décision du 2 février 2024 du Conseil d'État, dite jurisprudence « ADDE ». Celle-ci a pour conséquence d'alourdir significativement les protocoles de prise en charge des étrangers en situation irrégulière ; selon les informations recueillies par le rapporteur spécial, la DNPAF estime que le temps nécessaire au traitement de chaque cas serait désormais **8 fois supérieur**. **S'y ajoute la future mise en œuvre**, à tous les points de passage de la frontière, **du système informatique EES** (système d'entrée sortie de l'espace Schengen) d'enregistrement et de contrôle des données personnelles des ressortissants de pays non-membres de l'UE qui franchissent les frontières extérieures de l'espace Schengen ; cela nécessitera selon la DNPAF la création de 462 ETP supplémentaires. En outre, la mise en œuvre du plan « **CRA 3000** », qui vise à faire passer le nombre de places en CRA de 1 959 aujourd'hui à 3 000 en 2027, nécessitera une progression concomitante des effectifs, estimés à 1 600 ETP par la DNPAF¹.

Dans ces conditions, comme pour ce qui concerne la création de nouvelles brigades de gendarmerie, le rapporteur spécial estime que des créations de postes sont nécessaires en faveur de la DNPAF. **À défaut d'un éventuel renforcement des effectifs prévus pour 2025** à l'initiative du Gouvernement dans le cadre de l'examen du présent projet de loi de finances, **l'effort devra être produit en 2026 et 2027. Il en va de l'efficacité de notre politique de sécurisation des frontières.**

¹ Réponses de la DGPN au questionnaire du rapporteur spécial.

C. LES EFFECTIFS DES RÉSERVES OPÉRATIONNELLES PROGRESSED, MAIS PAS ENCORE AUTANT QUE NÉCESSAIRE AU REGARD DE SON CARACTÈRE STRATÉGIQUE

Les réserves opérationnelles de la gendarmerie nationale et de la police nationales constituent pour elles des outils particulièrement précieux, notamment pour apporter un renfort d'effectifs permanent et une rapidité de déploiement. Leur caractère stratégique est particulièrement fort pour la sécurisation des frontières et la sécurité d'évènements inattendus ou d'ampleur exceptionnelle.

L'objectif de renforcement des réserves opérationnelles de la gendarmerie et de la police nationale a été fixé à un niveau ambitieux par la LOPM, à savoir, à l'horizon 2027, 50 000 réservistes pour la gendarmerie nationale et 30 000 réservistes pour la police nationale.

La réserve opérationnelle de la police nationale (ROPN), créée en 2022, compte 9 600 réservistes à fin 2024, dont environ la moitié issue de la société civile et l'autre moitié d'anciens policiers. En 2024, l'objectif de recrutement de 2 800 nouveaux réservistes devrait être atteint. La réserve de la gendarmerie, plus ancienne, comptera quant à elle 36 000 réservistes à fin 2024.

L'atteinte des objectifs ambitieux fixés par la LOPMI nécessitera un accompagnement financier adéquat. En 2025, après neutralisation des primes liées aux JOP en 2024, les crédits de la réserve de la gendarmerie seront en baisse de 15 millions d'euros par rapport à 2024, pour s'établir à 75,6 millions d'euros, et ceux de la police nationale restent stables, à 43 millions d'euros.

IV. DES ÉVOLUTIONS BUDGÉTAIRES DE NATURE SENSIBLEMENT DIFFÉRENTES EN 2025 ENTRE LA POLICE ET LA GENDARMERIE NATIONALES

Si tant les crédits de la police nationale que ceux de la gendarmerie sont orientés à la hausse, l'analyse plus fine de leurs budgets fait apparaître des différences sensibles dans la nature de ces augmentations.

Ainsi, à l'inverse de l'année dernière, la gendarmerie nationale voit ses crédits hors dépenses de personnel progresser de manière dynamique (+ 235 millions d'euros en AE, soit + 11,1 %, et + 438 millions d'euros en CP, soit + 29,5 %), tandis que ceux de la police nationale évoluent peu (- 20 millions d'euros en AE, soit - 0,9 %, et + 34 millions d'euros en CP, soit + 2,0 %). La hausse des crédits de la police nationale est en effet largement concentrée sur les dépenses de personnel (+ 403 millions d'euros en AE/CP, soit + 3,6 %), contrairement à la gendarmerie nationale (+ 100 millions d'euros en AE/CP, soit + 1,1 %), et ce en dépit de l'absence d'augmentation des effectifs en 2025.

Pour la police nationale, le budget pour 2025 apparaît ainsi globalement comme une année de consolidation des conséquences des hausses de rémunération des personnels actées ces dernières années (outre les conséquences des hausses d'effectifs passées et de la nette hausse des versements au CAS « Pensions »¹), tandis que le niveau des crédits d'investissement constitue un point de vigilance. Pour la gendarmerie nationale, le budget pour 2025 vise à permettre une relance des dépenses hors personnel, en faveur tant de l'investissement que du fonctionnement, alors que les besoins sont très importants.

Ainsi que le précisent les documents budgétaires, la police nationale contribuera en 2025 « au rétablissement des équilibres budgétaires, par un effort de priorisation de ses dépenses et notamment de ses investissements », tandis que la gendarmerie nationale connaîtrait un « début de remise à niveau », s'agissant de son fonctionnement courant et de l'immobilier².

¹ Voir infra.

² Projet annuel de performances « Sécurités », annexé au projet de loi de finances pour 2025.

A. ALORS QUE LES DÉPENSES DE PERSONNEL NE REPRÉSENTENT QU'UNE PART MINORITAIRE DANS LA PROGRESSION DES CRÉDITS DE LA GENDARMERIE, ELLES CONCENTRENT LA QUASI-TOTALITÉ DE CELLE DES CRÉDITS DE LA POLICE

1. En dépit d'une absence de hausse des effectifs en 2025, les dépenses de personnel augmentent au sein des deux forces, surtout pour la police nationale

En dépit d'une pause dans les créations de postes, **le présent projet de loi de finances prévoit la poursuite de la progression des dépenses de personnel constatée sur les précédents budgets**, de 3,6 % pour la police nationale et de 1,1 % pour la gendarmerie nationale, en AE et en CP, et de 2,5 % en cumulant les deux programmes. Si elle est **inférieure à l'inflation pour la gendarmerie, elle y est près de deux fois supérieure pour ce qui concerne la police nationale.**

En 2025, les dépenses de personnel (dites « de titre 2 ») de la gendarmerie nationale sont en hausse de 100 millions d'euros, tandis que celles de la police nationale augmentent de 403 millions d'euros, soit un niveau quatre fois supérieur. **La hausse des crédits de titre 2 représente plus de 90 % de la progression des crédits de la police en 2025, contre moins de 20 % pour la gendarmerie.**

Il convient néanmoins de noter qu'**une part significative de la hausse des crédits de personnel de la police nationale relève de la contribution au CAS « Pensions »**. Selon les informations recueillies par le rapporteur spécial¹, cela résulte du **relèvement du taux de contribution du programme « Police nationale » au CAS « Pensions »** à compter du 1^{er} janvier 2025 ; cette évolution a été communiquée par la direction du budget au moment de la tenue des conférences de répartition.

Hors CAS « Pensions, la hausse des dépenses de titre 2 s'établit à + 132 millions d'euros, soit + 1,7 %, à savoir un niveau comparable à l'inflation et identique à la gendarmerie nationale (+ 83 millions d'euros en valeur pour cette dernière).

2. Hors CAS « Pensions », la hausse des dépenses de « titre 2 » s'explique à la fois par des mesures générales et catégorielles

Hors CAS « Pensions », la hausse des dépenses de « titre 2 » s'expliquait en 2024, d'une part, par des **mesures générales** (hausse d'effectifs et revalorisation du point d'indice) et, d'autre part, par des **mesures catégorielles.**

¹ Réponses de la DGPN au questionnaire du rapporteur spécial.

Les **mesures générales**, qui présentent un effet « cliquet », continuent de jouer un rôle structurel dans le niveau élevé des dépenses de personnel en 2025 pour la police nationale, à hauteur de 169,3 millions d'euros (revalorisations du point d'indice et du SMIC). En revanche, l'effet est nul pour la gendarmerie en 2025.

S'y ajoutent les **mesures catégorielles**. Pour la **police nationale**, leur coût atteindrait 73,4 millions d'euros, dont 62 millions d'euros au titre du **protocole pour la modernisation des ressources humaines signé le 2 mars 2022**, avec notamment la poursuite de la mise en œuvre de la « prime voie publique » (surcoût de 27 millions d'euros), de l'indemnité de sujétion spécifique liée à l'exercice des fonctions dans un service de la police nationale (14,5 millions d'euros), et de la réforme statutaire du corps d'encadrement et d'application (surcoût de 8 millions d'euros). Selon les informations recueillies par le rapporteur spécial¹, **le coût global de la mise en œuvre du protocole de mars 2022 devrait atteindre 1 milliard d'euros** sur la période de 2023 à 2027.

S'agissant de la **gendarmerie nationale**, le coût de ces mesures – qui consistent en l'extension en année pleine de dispositifs déjà déployés – représente 62 millions d'euros en 2025, dont 55 millions d'euros au titre du protocole pour la modernisation des ressources humaines signé le 2 mars 2022, dont 31 millions d'euros pour la seule « prime voie publique ».

3. Des crédits de personnel qui continuent de représenter l'essentiel du budget pour les deux forces en 2025

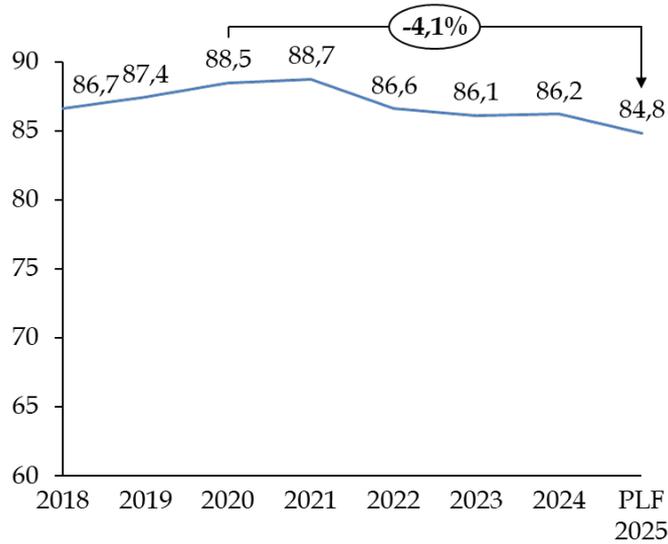
En 2025, le rythme plus rapide de la hausse des dépenses « hors titre 2 » par rapport à celle des dépenses de personnel conduit à un léger recul de la part des crédits de titre 2 au sein des deux programmes.

À l'échelle des deux forces, **le taux s'établit de 84,8 % en CP**, un niveau élevé bien qu'inférieur de 4,1 points à celui de 2020.

¹ Réponses de la DGGN au questionnaire du rapporteur spécial.

**Part des dépenses de personnel dans l'ensemble des dépenses
de la police et de la gendarmerie nationales**
(hors crédits de la mission « Plan de relance »)

(en CP, en %)



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

En 2025, l'évolution de la part des dépenses de personnel est inverse entre les deux forces, de façon cohérente avec la composition des hausses de crédits respectives¹. À l'inverse de l'année dernière, pour la gendarmerie nationale, leur part dans l'ensemble des dépenses est en nette baisse (82,4 % en 2025 contre 85,7 % en 2024). Pour la police nationale, elle est en légère hausse (86,8 %, contre 86,6 % en 2024).

Il apparaît important de poursuivre le rééquilibrage entre les types de dépenses des forces de sécurité : outre d'effectifs, elles ont en effet besoin de crédits importants de fonctionnement et d'investissement, qui conditionne leur efficacité.

¹ Voir supra.

B. DES CRÉDITS « HORS TITRE 2 » QUI AUGMENTENT NETTEMENT POUR LA GENDARMERIE MAIS QUI ÉVOLUENT PEU S'AGISSANT DE LA POLICE NATIONALE

1. Les crédits « hors titre 2 » progressent au bénéfice essentiellement de la gendarmerie, à l'inverse de l'année dernière

Pour les deux forces, en cumulé, les crédits « hors titre 2 » apparaissent dynamiques (+ 5,0 % en AE, soit + 215 millions d'euros, et + 14,7 % soit + 472 millions d'euros, en CP) ; ils s'établissent à 4,50 milliards d'euros en AE et à 3,69 milliards d'euros en CP. Ils se décomposent essentiellement en dépenses de fonctionnement (2,86 milliards d'euros en CP) et d'investissement (781 millions d'euros).

Néanmoins, la dynamique est très différente entre les deux forces. Ainsi, la gendarmerie nationale voit ses crédits hors dépenses de personnel progresser de manière dynamique (+ 235 millions d'euros en AE, soit + 11,1 %, et + 438 millions d'euros en CP, soit + 29,5 %), tandis que ceux de la police nationale évoluent peu (- 20 millions d'euros en AE, soit - 0,9 %, et + 34 millions d'euros en CP, soit + 2,0 %)¹.

Cette évolution est inversée par rapport à l'année dernière : en 2024, les crédits « hors titre 2 » avaient en effet été dynamiques pour la police nationale, tandis qu'ils avaient reflué pour la gendarmerie.

Le niveau des dépenses hors personnel peut être mis en regard de la trajectoire prévue par le rapport annexé à la LOPMI de ce point de vue². Pour la police nationale, elles s'établissent en 2025 à 1,762 milliard d'euros en CP, soit un niveau inférieur d'environ 64 millions à ce que prévoyait la LOPMI. Pour la gendarmerie nationale, en revanche, elles s'établissent à 1,924 milliard d'euros, soit un niveau supérieur de près de 330 millions d'euros à l'objectif de la LOPMI.

Il apparaît ainsi que le budget pour 2025 porte un effort significatif de la mission au profit des dépenses hors personnel de la gendarmerie, alors que des efforts sont demandés à la police nationale dans ce domaine, en présence d'une hausse des dépenses de personnel beaucoup plus forte pour la police nationale que pour la gendarmerie. Cette évolution tend à compenser l'évolution inverse en 2024.

¹ Hors effets de l'inflation, les crédits « hors titre 2 » sont stables en CP (+ 0,0 %) et sont en baisse en AE de - 2,9 % en 2025.

² Voir tableaux supra.

2. La police nationale voit ses crédits « hors titre 2 » rester relativement constants en CP, tandis que les AE d'investissement se réduisent très nettement

Les évolutions des crédits « hors titre 2 » de la police nationale peuvent être ventilées plus finement.

En **crédits de paiement**, les dépenses de fonctionnement sont en hausse de 2,1 % (+ 26 millions d'euros) et celles d'investissement de 1,6 % (+ 7 millions d'euros). Les mouvements sont beaucoup plus différenciés en AE, qui augmentent de 16 % en fonctionnement (+ 216 millions d'euros) mais **baissent de - 30,4 % en investissement** (- 236 millions d'euros).

Le fait marquant dans l'évolution des crédits proposés pour la police nationale tient ainsi dans la baisse notable des AE d'investissement. Cette réduction affectera le niveau des CP exécutés cette année et les années postérieures en matière d'investissement.

Ces tendances globales induisent différentes conséquences sur les postes de dépenses hors personnel de la police nationale.

Concernant les évolutions positives, il convient de noter en particulier la **hausse des dépenses d'investissement en matière numérique, informatique et technologique** (+ 27,3 % en AE et + 10,6 % en CP, soit respectivement + 267 millions d'euros et + 10 millions d'euros). **Le rapporteur spécial rappelle en effet que ces outils présentent un caractère tout à fait stratégique pour l'opérationnalité des forces**, par exemple en ce qui concerne la sécurisation des frontières mais aussi plus largement. **La hausse des AE en fonctionnement du programme s'explique quant à elle principalement par le renouvellement de marchés pluriannuels**, notamment en matière d'énergie.

Néanmoins, des baisses de crédits doivent être constatées. Outre une réduction nette des AE en matière de dépenses de fonctionnement pour les équipements¹ (environ - 150 millions d'euros) liée essentiellement à un renouvellement de marché pluriannuel en 2024² ayant augmenté l'enveloppe allouée cette année-là, **deux points de vigilance doivent être soulevés.**

a) Des crédits d'acquisition de véhicules en nette baisse

En 2025, les dépenses liées au fonctionnement des véhicules de la police nationale sont en légère baisse, elles s'établissent à un niveau relativement comparable à ce qui était prévu initialement en 2024, à 141 millions d'euros en AE (- 6 %) et 136 millions d'euros en CP (- 8,7 %).

¹ Protection, habillement, armements divers, munitions, etc.

² Renouvellement du marché de l'habillement pour la période 2024 à 2027.

En revanche, **les dépenses d'acquisition de moyens mobiles sont en nette baisse par rapport aux crédits initiaux de 2024**. Elles sont de 65 millions d'euros en AE et de 75 millions d'euros en CP, soit une réduction de 55 % en AE (- 78 millions d'euros) et de 47 % en CP (- 68 millions d'euros). Il convient toutefois de noter qu'en exécution, les crédits finalement disponibles ont été fortement réduits en 2024 du fait du contexte budgétaire pour le programme¹. Selon toute vraisemblance, les crédits exécutés en 2025 seront en réalité supérieurs à ceux de 2024 (à savoir environ 28,5 millions d'euros en AE et 42,8 millions d'euros en CP²).

En 2025, le plan de renouvellement des véhicules vise l'acquisition de 1 875 véhicules, après environ 600 exécutés en 2024 et 2 487 en 2023³. Ces niveaux sont inférieurs au besoin de renouvellement annuel du parc, estimé à 3 000 acquisitions par an, ce qui implique que le parc tend à vieillir et à se dégrader sur la période 2023-2025, après des années antérieures qui avaient néanmoins permis un certain renouvellement.

Les véhicules sont essentiels pour permettre aux forces de police de se déplacer dans des conditions satisfaisantes et efficaces. En outre, depuis 2022, les plans de renouvellement automobiles de la police nationale sont contraints par les mutations du marché d'acquisition de véhicules et notamment l'augmentation des coûts de production et la réduction des volumes de production et des modèles disponibles.

b) Des dépenses d'investissement en matière immobilière en baisse notable

L'essentiel du parc des immeubles occupés par les services 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 ainsi que les locaux annexes comme les stands de tir, les garages et les ateliers.

En 2025, les dépenses de fonctionnement en matière immobilière pour la police nationale apparaissent en hausse par rapport à ce que prévoyait le projet de loi de finances pour 2024 (+ 167 millions d'euros en AE et + 23 millions d'euros en CP). La hausse en AE s'explique par le renouvellement de baux et contrats pluriannuels, notamment en matière d'énergie⁴.

¹ Voir supra.

² Réponses de la DGPN au questionnaire du rapporteur spécial.

³ Idem.

⁴ Idem.

En revanche, **les dépenses d'investissement en matière immobilière sont en nette baisse en AE** (- 34 %, soit - 180 millions d'euros), **tandis qu'elles augmentent en CP** (+ 33 %, soit + 69 millions d'euros). Il convient de noter qu'en exécution, les crédits immobiliers ont été fortement réduits en 2024¹.

Selon les informations transmises au rapporteur spécial, l'évolution en AE s'expliquerait par le fait que le volume d'AE prévu en 2024 devait « *permettre l'engagement d'opérations immobilière d'envergure qui ont été reportées et qui ne pourront pas toutes démarrer en 2025* »². La priorité en 2025 resterait la poursuite des chantiers déjà démarrés, d'où la hausse des CP et la contraction des AE.

Si le rapporteur spécial se félicite de la hausse des CP, **il regrette la baisse notable des AE, au regard de l'état en partie dégradé du parc immobilier de la police nationale et de la nécessité d'engager de nouveaux projets d'opérations de construction.**

3. La gendarmerie nationale connaît une hausse générale de ses crédits « hors titre 2 », au bénéfice de l'immobilier, des véhicules et des systèmes d'information et de communication

En 2025, la quasi-totalité des postes de dépenses « hors titre 2 » de la gendarmerie nationale connaît une progression. Il s'agit d'une évolution en miroir par rapport à 2024, année pour laquelle les crédits avaient réduit pour l'essentiel des postes. **Ce sont les crédits d'investissement qui progressent le plus, en pourcentage.**

Les AE sont stables (+ 0,4 %) en fonctionnement et sont en très forte hausse en investissement (+ 113 %, soit + 218 millions d'euros). En CP, les dépenses de fonctionnement sont en hausse de 22,8 % (+ 296 millions d'euros) et celles d'investissement de 76,7 % (+ 139 millions d'euros).

Si quelques postes de dépenses sont en baisse en AE, le plus souvent pour des raisons de renouvellements de marchés prévus les années précédentes et ayant nécessité une hausse temporaire de l'enveloppe en 2024, les crédits sont globalement en progression, en particulier **au profit de l'immobilier, des moyens mobiles et des systèmes d'information et de communication.**

Il convient de remarquer que si cette dynamique est très positive, elle répond à des besoins importants. Comme l'indiquent les documents budgétaires, **le budget de la gendarmerie pour 2025 constitue « un début de remise à niveau ».**

¹ Voir supra.

² Réponses de la DGPN au questionnaire du rapporteur spécial.

a) Une baisse en trompe l'œil d'une partie des AE

En 2025, les AE de trois postes de dépenses sont orientées à la baisse. Il s'agit des dépenses de fonctionnement en matière d'équipement et des dépenses d'investissement et de fonctionnement concernant les moyens lourds de projection et d'intervention.

En premier lieu, les AE liées aux dépenses de fonctionnement d'équipement sont en baisse de 140 millions par rapport à 2024. Cette baisse résulte en réalité de renouvellements de marchés pluriannuels les années précédentes. En CP, les crédits sont en hausse de 10 millions d'euros.

En second lieu, les AE liées aux dépenses de fonctionnement et d'investissement en matière de moyens lourds de projection et d'intervention (aéronefs, véhicules blindés polyvalents, etc.) sont également en baisse, respectivement de 144 millions d'euros et de 88 millions d'euros. En matière de fonctionnement, cette évolution s'explique par le fait que les crédits concernés avaient été très significativement augmentés en 2024 pour le renouvellement de marchés pluriannuels concernant des hélicoptères et des drones. S'agissant des crédits d'investissement, l'année 2024 a également été marquée par une hausse de l'enveloppe pour l'acquisition d'hélicoptères, de drones et d'accessoires. Les crédits en AE en 2025 restent supérieurs à ceux de 2023. Par ailleurs, en CP, ils augmentent par rapport à 2024 (+ 29 millions d'euros en fonctionnement et + 12 millions d'euros en investissement).

b) Une hausse significative des crédits en faveur de l'investissement immobilier, qui ne suffira pas encore à répondre aux nouveaux enjeux

Les crédits dédiés à l'immobilier de la gendarmerie sont ventilés entre **dépenses de fonctionnement** et **dépenses d'investissement**. Les premières couvrent les loyers versés aux propriétaires des locaux occupés par la gendarmerie (collectivités territoriales et bailleurs sociaux en particulier), les dépenses d'entretien courant, les coûts d'énergie et de fluides et, à titre marginal, divers frais de fonctionnement. Les secondes recouvrent les coûts d'acquisition et de construction immobilières, de maintenance et de réhabilitation, et ceux liés aux opérations conclues au titre de contrats de partenariat avec le privé.

À ce jour, les enjeux en matière d'immobilier pour la gendarmerie nationale tiennent principalement à l'extension de son emprise territoriale, notamment dans le cadre du plan 239 brigades¹, au coût de ses loyers², et à l'entretien des nombreux immeubles dont elle est propriétaire et dont l'état est en moyenne dégradé.

¹ Voir supra.

² Idem.

La nécessité de mettre fin au désordre bâtementaire pour la gendarmerie nationale

Le rapporteur spécial a récemment présenté un **rapport de contrôle** sur l'immobilier de la gendarmerie nationale¹.

Alors **que l'immobilier constitue une fonction stratégique** dans la gendarmerie, notamment au regard de l'obligation de logement en caserne des gendarmes et de leur famille, **la gendarmerie occupe aujourd'hui un parc de 11 millions de mètres carrés marqué par la dette grise du parc domanial et le coût croissant du parc locatif.**

Pour y faire face, il est nécessaire tout d'abord de **confirmer le recours aux financements innovants, en particulier les marchés de partenariat, et de consolider la participation des collectivités locales au déploiement des nouvelles brigades territoriales.**

Il apparaît notamment indispensable de rehausser **le montant des coûts-plafonds pour la fixation des loyers versés par la gendarmerie aux collectivités territoriales et aux organismes d'habitations à loyer modéré bailleurs pour garantir la viabilité des projets d'extension du parc locatif de la gendarmerie**².

Il convient également de prioriser les urgences à traiter et **mieux programmer à moyen terme les investissements immobiliers.**

Source : commission des finances

En 2025, les crédits de fonctionnement et d'investissement consacrés à **l'immobilier** connaissent une **évolution positive**, dans un contexte de **besoins très importants.**

S'agissant de **l'investissement**, par rapport à 2024, les AE sont près de cinq fois supérieures (+ 376 %, soit + 233 millions d'euros), tandis que les CP progressent de 61 % en CP (+ 67 millions d'euros). Ils s'établissent à 295 millions d'euros en AE et à 176 millions d'euros en CP.

La dotation prévue pour 2025 doit permettre de relancer les grands projets de construction et de réaliser des opérations indispensables de **réhabilitation** d'ampleur de certaines emprises domaniales de la gendarmerie. En AE, la hausse porte principalement sur les acquisitions et les constructions immobilières (+ 237 millions d'euros) et la maintenance-réhabilitation (+ 43 millions d'euros), tandis qu'elles se réduisent pour les marchés de partenariat (- 47 millions d'euros), après une forte hausse en 2024.

Les CP restent, quant à eux, néanmoins stables pour les **marchés de partenariat**. Pour l'heure, seul celui de Versailles-Satory serait confirmé, tandis que sont envisagés des projets à Dijon-Deflandre, Mayotte et Melun³.

¹ Rapport d'information fait au nom de la commission des finances sur l'immobilier de la gendarmerie nationale, M. Bruno BELIN, déposé le 10 juillet 2024.

² Le montant du loyer annuel est fixé, en application des décrets et circulaires applicables, en appliquant un taux entre 6 % et 7 % aux dépenses réelles de construction de l'immeuble dans la limite d'un « coût plafond » par unité-logement.

³ Réponses de la DGGN au questionnaire du rapporteur spécial.

Cette évolution générale des crédits d'investissement est saluée par le rapporteur spécial. Néanmoins, il convient de noter qu'elle ne suffira pas à régler les importants écueils constatés ces dernières années en matière d'investissement pour la gendarmerie nationale. Selon la formulation utilisée dans les documents budgétaires, les crédits prévus pour 2025 pour la gendarmerie ne marquent qu'« *un début de remontée progressive des enveloppes allouées à l'immobilier domanial* ». Il est rappelé que la gendarmerie estime à 400 millions d'euros les besoins annuels en investissement nécessaires, soit un niveau nettement supérieur à celui prévu en 2025.

Concernant le **fonctionnement**, la progression des crédits est moins franche par rapport à la loi de finances initiale pour 2024¹ (+ 2,5 % en AE, soit + 29 millions d'euros et + 7,0 % en CP, soit + 56 millions d'euros). Ils s'établissent à 1 164 millions d'euros en AE et à 855 millions d'euros en CP. Si les crédits d'entretien et de nettoyage sont en hausse (+ 53 millions d'euros en AE et + 50 millions d'euros en CP), de même que les AE d'énergie et de fluides en raison du renouvellement de marchés pluriannuels (+ 170 millions d'euros), **les crédits dédiés aux loyers sont contrastés : les CP augmentent de 25 millions d'euros, tandis que les AE baissent de 30 millions d'euros** par rapport au projet de loi de finances initiale pour 2024. En sens inverse, les subventions d'investissement (dépenses d'intervention) versées aux collectivités pour contribuer au financement des opérations immobilières de construction de locaux de gendarmerie sont en hausse de 9 millions d'euros en AE et de 4 millions d'euros en CP.

Le rapporteur spécial a souligné² **les tensions fortes qui pèsent sur les loyers de la gendarmerie nationale**. D'un point de vue conjoncturel, **la gendarmerie nationale n'est pas en mesure de payer la majorité de ses loyers à l'automne 2024**. D'un point de vue structurel, l'équilibre des montages financiers permettant de construire de nouvelles casernes suppose de **mieux rémunérer les bailleurs**, notamment les collectivités territoriales, ce qui suppose une hausse des loyers. En outre, **la création de nouvelles brigades induit mécaniquement une hausse progressive du coût global des loyers**. Les crédits prévus pour les années à venir doivent prendre en compte pleinement ces enjeux.

c) Après une année 2024 marquée par des économies, un effort est fait en 2025 en faveur des moyens mobiles

S'agissant des **moyens mobiles**, le budget pour 2025 prévoit un **effort important**, après une année 2024 marquée par des économies.

¹ Contrairement aux chiffrages indiqués dans les documents budgétaires annexés au projet de loi de finances pour 2024, la loi de finances initiale intègre les effets d'un amendement d'un montant de 164 millions d'euros en AE (0 en CP) présenté par le Gouvernement et adopté par le Sénat sur la mission « Sécurité » – et conservé dans le texte définitif.

² Voir supra.

Les dépenses de fonctionnement sont en hausse de 61 % en AE/CP (+ 45 millions d'euros), de même que celles d'investissement, qui sont en progression de 197 % en AE (+ 69 millions d'euros) et de 116 % en CP (+ 57 millions d'euros). Les crédits de fonctionnement s'établissent à 120 millions d'euros en AE=CP et les crédits d'investissement à 104 millions d'euros en AE et à 106 millions d'euros en CP.

Si la hausse des crédits de fonctionnement s'explique en partie par l'augmentation du coût des carburants, elle concerne également l'entretien et la réparation des véhicules. Surtout, **la hausse des dépenses d'investissement devrait permettre de relancer les investissements relatifs aux véhicules** au profit des unités territoriales de gendarmerie et de poursuivre le programme de renouvellement des véhicules de maintien de l'ordre.

Ces crédits permettraient de **renouveler 1 850 véhicules en 2025**, pour un besoin de renouvellement estimé en principe à 3 750 véhicules. Les véhicules constituent l'élément essentiel du travail des unités dans leurs territoires de compétence, par nature beaucoup plus larges que pour la police.

d) Des crédits en faveur des systèmes d'information et de communication en nette hausse

Les crédits, qui relèvent du seul fonctionnement pour la gendarmerie nationale cette année, **en faveur des systèmes d'information et de communication** sont en hausse de 147 % en AE (+ 147 millions d'euros) et de 75 % en CP (+ 81 millions d'euros). Ils s'établissent à 247 millions d'euros en AE et à 190 millions d'euros en CP.

Si des mouvements pluriannuels expliquent une partie de ces évolutions, **la tendance dynamique constatée est vertueuse, l'opérationnalité des forces de gendarmerie dépendant fortement des outils numériques**, qu'il s'agisse de matériels (équipements mobiles notamment) ou de technologies comme l'intelligence artificielle. La LOPMI a d'ailleurs fait du numérique une grande priorité.

DEUXIÈME PARTIE

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

I. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, UNE POLITIQUE DE NATURE INTERMINISTÉRIELLE QUI PRODUIT DES RÉSULTATS

A. UNE POLITIQUE DE NATURE FORTEMENT INTERMINISTÉRIELLE REPRÉSENTANT UN BUDGET D'ENVIRON 5 MILLIARDS D'EUROS POUR L'ÉTAT...

La politique de sécurité routière, dont la finalité est d'assurer la sécurité sur les routes, s'appuie sur trois objectifs généraux :

- **responsabiliser les usagers de la route** vis-à-vis des autres et d'eux-mêmes (formation, information, sensibilisation, code de la route, sanction) ;

- **contribuer à l'amélioration des infrastructures** (signalisation, sécurisation) ;

- **favoriser une évolution des moyens de mobilité permettant une sécurité renforcée de tous les usagers de la route** (règlementation, encadrement de l'aide à la conduite, prévention des situations accidentogène, etc.).

La politique de sécurité routière, une politique interministérielle dont les axes prioritaires ont été récemment renouvelés

La politique de la sécurité routière est par nature interministérielle. Au sein du ministère de l'Intérieur, elle concerne tant la direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN), que la direction générale de la police nationale (DGPN) et la délégation à la sécurité routière (DSR). De nombreux autres ministères sont également concernés : ministère de l'Éducation nationale (formation, sensibilisation, examens pour les attestations scolaires de sécurité routière), ministère de la Justice (contentieux de la circulation routière), ministère de la Santé et de l'Accès aux soins (sensibilisation aux risques pour la santé et organisation de la chaîne des secours et de soins d'urgence), ministère du Travail et de l'Emploi (animation de la prévention du risque routier professionnel), etc.

La coordination interministérielle est assurée par le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR), placé sous l'autorité du Premier ministre, qui fixe les orientations en matière de sécurité routière. C'est ensuite la Déléguée interministérielle à la sécurité routière (DISR), qui dirige en outre la DSR, qui prépare et met en œuvre la politique de sécurité routière. L'action locale est portée dans chaque département par le **préfet**.

Le CISR du 17 juillet 2023 a décidé du renouvellement des axes prioritaires de la politique de sécurité routière, autour de 7 axes :

- éduquer pour mieux partager la route ;
- mieux détecter, évaluer et suivre les inaptitudes à la conduite ;
- protéger les usagers vulnérables de la route et accompagner les victimes ;
- s'engager pour la sécurité de toutes et tous sur les routes ;
- lutter contre les comportements les plus dangereux ;
- simplifier la vie des usagers de la route ;
- enfin, agir pour une meilleure sécurité routière dans les outre-mer.

Sur cette base, il a été décidé de renforcer **l'éducation, la prévention et la répression** des comportements les plus dangereux (alcool, stupéfiants, vitesse), en prônant en parallèle une logique d'indulgence pour les fautes d'inattentions (petits excès de vitesse).

Source : commission des finances

Le coût de la politique de sécurité routière est estimé, d'un point de vue interministériel, à environ **4,87 milliards d'euros en 2025 en CP**, en hausse d'environ 101 millions d'euros par rapport à 2024. Ce coût est porté à titre principal par deux missions et un compte d'affectation spéciale :

- « **Écologie, développement et mobilité durables** » : *via* notamment les programmes 203 « Infrastructures et services de transport » (1,02 milliard d'euros) et 217 « Conduite et pilotages des politiques de l'économie, du développement et de la mobilité durables » (544 millions d'euros) ;

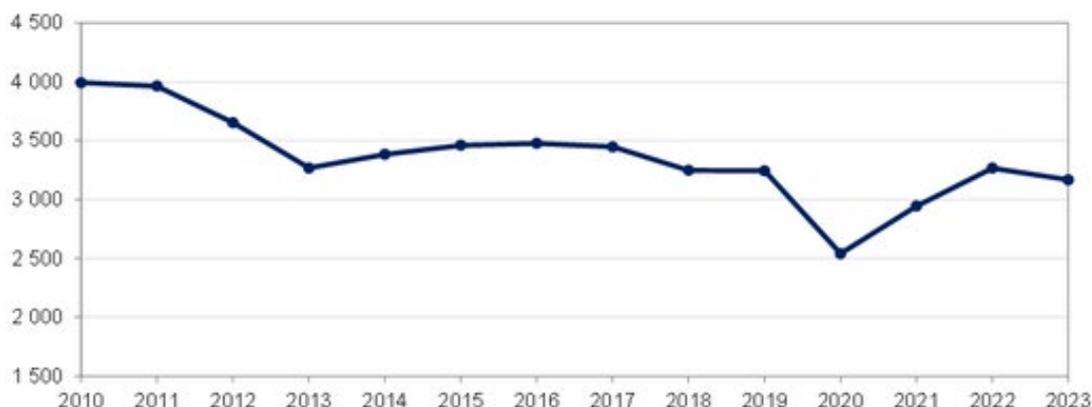
- « **Sécurité** » : *via* les programmes 152 « Gendarmerie nationale » (991 millions d'euros), 176 « Police nationale » (521 millions d'euros), mais également 207 « Sécurité et éducation routières » (83 millions d'euros) ;

- le compte d'affectation spéciale « **Contrôle de la circulation et du stationnement routiers** », *via* notamment les programmes 754 « Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières » (777 millions d'euros) et 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière » (336 millions d'euros).

B. ... QUI OBTIENT DES RÉSULTATS

Les résultats de la politique de sécurité routière peuvent être appréciés au regard du nombre d'accidents routiers observés, et notamment du **nombre de décès afférents**. De ce point de vue, les évolutions pluriannuelles doivent faire abstraction de la période marquée par la diffusion du Covid-19, qui a fortement affecté la circulation routière. L'année 2019 est ainsi considérée comme l'année de référence pour comparer les résultats obtenus dans la décennie 2020.

Évolution de la mortalité routière annuelle en France métropolitaine depuis 2010



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière

En 2023, 3 398 ont perdu la vie sur les routes en France (- 4,3 % par rapport à 2022), dont 3 167 en métropole (- 3,1 %) et 231 dans les territoires ultramarins (- 18,4 %)¹. C'est moins qu'en 2019 (3 498 décès dont 3 244 en France métropolitaine et 254 dans les outre-mer).

Si la tendance est à la baisse depuis plusieurs années, en excluant la période de la pandémie de Covid-19, il convient de noter, selon les informations recueillies par le rapporteur spécial que 2 343 personnes sont décédées sur les neuf premiers mois de l'année 2024 en France métropolitaine, en hausse de 3 % par rapport à la même période en 2023 ; 155 personnes sont décédées dans les outre-mer, soit une baisse de 12 % par rapport à la même période en 2023. Néanmoins, ces chiffres sont meilleurs que ceux de 2022.

Les jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, un succès de sécurité routière

L'organisation des JOP de 2024 en France a été intégrée dans la stratégie de la sécurité routière. La DSR a ainsi mis en place des aménagements routiers et une signalisation spécifique, de même qu'elle a déployé des campagnes de communication spécifiques pendant les JOP.

Selon les informations recueillies par le rapporteur spécial, en Île-de-France, « **le nombre de personnes tuées en juillet et août 2024 pourrait être inférieur aux années précédentes**. Les restrictions imposées aux véhicules motorisés autour des sites ont permis d'apporter une sécurité aux piétons, nombreux. La présence de forces de l'ordre en nombre a également contribué à une présence dissuasive. Le nombre de blessés sur les routes d'Île-de-France enregistrés par les forces de l'ordre sur la période juillet-août 2024 semble être du même ordre de grandeur que la moyenne des cinq années précédentes »².

Source : commission des finances

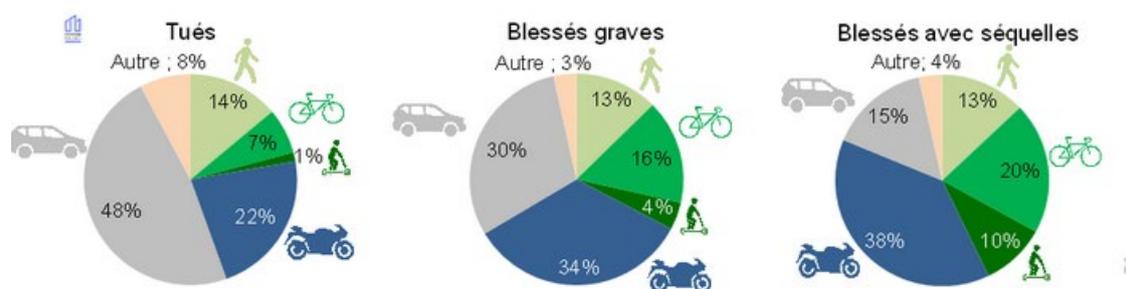
¹ En outre, on estime à 235 000 le nombre de blessés, dont 16 000 seraient blessés gravement.

² Selon les réponses de la délégation à la sécurité routière au questionnaire du rapporteur spécial.

Selon les informations recueillies par le rapporteur spécial, sur la période 2021-2023, une vitesse excessive ou inadaptée est la première des causes identifiées chez les présumés responsables d'accidents mortels. La conduite sous influence d'alcool est la deuxième cause, tandis que l'inattention, les stupéfiants et les malaises sont identifiés pour respectivement 13 %, 12 % et 10 % des présumés responsables d'accidents¹. Il est rappelé qu'un accident peut résulter de différents facteurs.

Depuis le début de la décennie 2020, la **part des usagers vulnérables, c'est-à-dire non-carrossés** (piétons, cyclistes, utilisateurs d'engins de déplacements motorisés électriques, et usagers de deux-roues motorisés), **parmi les personnes tuées ou blessées gravement s'est renforcée.**

Répartition de l'accidentalité par types de mobilité en 2023



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière

¹ Idem.

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

A. UN NIVEAU DES CRÉDITS EN BAISSÉ DE 26 MILLIONS D'EUROS EN 2025

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 ont été transférés au programme 216), **aucun changement n'est à noter pour 2025**.

Ces crédits, qui représentent environ 0,33 % de la mission « Sécurités » en 2025, sont principalement consacrés aux actions de communication, d'éducation, de prévention et à l'organisation du permis de conduire (fonctionnement et examens).

Évolution des crédits par action du programme 207

(en millions d'euros et en %)

		LFI 2024	PLF 2025	Évolution PLF 2025 / LFI 2024 (volume)	Évolution PLF 2025 / LFI 2024 (%)	FDC et ADP attendus en 2025
01 - Observation, prospective, réglementation et soutien au programme	AE	13,3	7,9	- 5,4	- 23,3 %	0,0
	CP	13,3	7,9	- 5,4	- 23,7 %	0,0
02 - Démarches interministérielles et communication	AE	67,2	50,3	- 16,9	- 40,4 %	0,0
	CP	66,6	49,7	- 16,9	- 40,4 %	0,0
03 - Éducation routière	AE	29,9	26,5	- 3,5	- 25,2 %	0,0
	CP	29,0	25,6	- 3,5	- 25,4 %	0,0
Total programme 207	AE	110,4	84,6	- 25,8	- 23,3 %	0,0
	CP	108,9	83,1	- 25,8	- 23,7 %	0,0

FDC et ADP : fonds de concours et attributions de produits.

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

Le programme 207 connaît une baisse de ses crédits de 25,8 millions d'euros en AE (- 23,3 %) et en CP (- 23,7 %) par rapport à la loi de finances initiale pour 2024. Ses crédits s'établissent à 84,6 millions d'euros en AE et à 83,1 millions d'euros en CP.

Le rapporteur spécial constate que cette réduction apparente des crédits entre 2024 et 2025 résulte en réalité d'une pérennisation de la réduction des crédits du programme à laquelle a abouti en 2024 le décret d'annulation du 21 février 2024¹. Celui-ci avait en effet annulé 25 millions d'euros en AE/CP.

La baisse des crédits en 2025 concerne les trois actions du programme. Elle est concentrée en particulier, en valeur, sur l'action n° 2 « Démarches interministérielles et communication » (- 17 millions d'euros environ en AE et en CP). Cette baisse s'explique notamment par une réduction des crédits en faveur des systèmes d'information de la DSR, et de ceux dédiés aux actions locales. S'y ajoutent des réductions de crédit au sein des actions n° 1 « Observation, prospective, réglementation et soutien au programme » et 3 « Éducation routière », notamment s'agissant des études relatives à la sécurité routière et la gestion du dispositif du « permis à un euro par jour ».

Plus largement, en 2025, les crédits du programme poursuivront la **réforme du permis de conduire, engagée en 2019**. L'objectif présenté est de moderniser l'apprentissage de la conduite, de réduire son coût, et de faciliter et diminuer les délais d'inscription aux épreuves, en particulier l'épreuve de conduite. Il est en outre prévu :

- la création d'une e-formation à la mobilité tout au long de la vie ;
- des évolutions de la plateforme de réservation en ligne des places d'examen pratique du permis de conduire (« RdvPermis ») ;
- le suivi de la mise en œuvre de la mesure de l'abaissement à 17 ans de l'âge pour passer le permis, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2024 ;
- l'adaptation des questions du code de la route aux enjeux de sécurité routière.

Pour permettre **l'augmentation du nombre de places d'examens au permis de conduire et réduire ainsi les délais de présentation**, la délégation à la sécurité routière mobilisera les moyens suivants :

- la mise à disposition d'agents de la Poste comme examinateurs du permis de conduire de la catégorie B ;
- une offre d'examens supplémentaires assurés volontairement par les inspecteurs du permis de conduire ;

¹ Décret n° 2024-124 du 21 février 2024 portant annulation de crédits.

- la mobilisation des inspecteurs retraités toujours titulaires de leur qualification professionnelle.

Pour mémoire, **il était prévu de créer 100 postes d'inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR) supplémentaires** sur 4 ans (2023-2026), en plus des remplacements des postes vacants. 53 d'entre eux ont été créés en 2023 et 2024. Il semble qu'aucun poste supplémentaire ne doive toutefois être créé en 2025, dans un contexte budgétaire aujourd'hui plus contraint.

Ces différents efforts apparaissent d'autant plus nécessaires que le délai d'attente médian aux examens a nettement augmenté entre 2022 et 2023, passant de 54 jours à 65 jours, tandis que le coût pour l'administration par permis délivré a augmenté de 75,5 à 96 euros. Si cette évolution peut être expliquée par les classes d'âge nombreuses nées à partir de 2002, l'abaissement de l'accès au permis à 17 ans, et la possibilité initiale donnée au début de l'année 2024 de mobiliser le CPF pour le permis moto, la tendance devra être inversée. Il est prévu une baisse des délais à compter de 2025.

Enfin, **une priorité est posée en matière de lutte contre la conduite après usage de stupéfiant**. Ainsi, la dotation pour l'acquisition de kits salivaires de dépistage et de confirmation est maintenue en 2025 à 4,1 millions d'euros comme en 2024, afin d'accroître le dépistage par les forces de l'ordre. En 2023, selon les informations recueillies par le rapporteur spécial¹, les forces de sécurité intérieure ont réalisé 981 000 dépistages de stupéfiants (+ 26 % par rapport à 2022) qui se sont traduits par la constatation de 144 000 infractions (+ 10 %). À titre de comparaison, le volume des contrôles relatifs à l'alcoolémie dépasse 8 millions par an.

B. LE BUDGET RESTE SUPÉRIEUR À CEUX DE 2023 ET 2022, MÊME S'IL EST INFÉRIEUR À CE QUE PRÉVOYAIT LA LOPMI

En dépit de la baisse des crédits du programme en 2025, les crédits restent nettement supérieurs à ceux de 2023 (74,4 millions d'euros en CP) et de 2022 (50,1 millions d'euros en CP), avec 83,1 millions d'euros en CP.

Ils s'établissent toutefois à un **niveau inférieur à ce qui était prévu dans le rapport annexé à la LOPMI pour 2025.**

¹ Réponses de la délégation à la sécurité routière au questionnaire du rapporteur spécial.

**Trajectoire budgétaire indicative prévue pour les années 2023 à 2027
par la LOPMI pour le programme 207 « Sécurité et éducation routières**

(en millions d'euros, en crédits de paiement, », « hors CAS pensions »)

CRÉDITS DE PAIEMENT <i>hors compte d'affectation spéciale « Pensions »</i>	2022 <i>(pour mémoire)</i>	2023	2024	2025	2026	2027
Programme 207 « Sécurité et éducation routières », dont l'intégralité « hors titre 2 »	51	74	105	109	110	113
Évolution du programme (N / N - 1), en millions d'euros	-	23	31	4	1	3
Taux d'évolution du programme (N / N - 1)	-	45,1 %	41,9 %	3,8 %	0,9 %	2,7 %

Source : commission des finances du Sénat (d'après la LOPMI : rapport annexé). Les montants pour le programme (deuxième ligne) résultent du rapport annexé ; les calculs (troisième et dernière lignes) sont ceux de la commission des finances

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

A. UN COMPTE À L'ARCHITECTURE COMPLEXE, NUISANT À LA LISIBILITÉ DE LA POLITIQUE DE VERBALISATION

L'article 49 de la loi de finances pour 2006¹ a créé le compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers », habituellement appelé CAS « Radars »², en partie improprement, ses recettes étant en réalité plus larges. Son architecture, qui fait l'objet d'un ajustement en 2025, est devenue aujourd'hui trop complexe, ce qui nuit à la lisibilité de la politique de verbalisation.

1. Une architecture complexe, qui fait l'objet d'un ajustement en 2025

Le « CAS Radars » a vocation à retracer les dépenses financées à partir du produit des amendes routières. Il est composé, en dépenses, de deux sections.

a) Le CAS « Radars » est composé de deux sections finançant des dépenses de diverses natures

En 2025, les dépenses du compte restent réparties en **deux sections**, elles-mêmes respectivement divisées en un et trois programmes.

Depuis le 1^{er} 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 traitement des messages d'infractions constatées par un dispositif de contrôle automatisé et à leur transformation en avis de contravention par l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) et son centre national de traitement (CNT) ;
- les charges de gestion du permis à points.

¹ Loi n° 2005-1719 du 30 décembre 2005 de finances pour 2006.

² 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 ».

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

- le **programme 753** « Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers » qui gère le déploiement du « procès-verbal électronique », le « PVe ». L'objectif principal de cet outil était de moderniser substantiellement, au profit des forces de l'ordre, la gestion des amendes en substituant au carnet à souche des outils nomades plus performants¹ ;

- 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 » transfère aux collectivités territoriales une partie des recettes des amendes pour financer des dépenses en lien avec la sécurité routière ou les transports en commun ;

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

b) Le CAS « Radars » se voit affecter des recettes provenant de deux types d'amendes routières

Le CAS « Radars » est alimenté par **deux types de recettes** :

- le produit des amendes forfaitaires faisant suite aux infractions relevées par les radars, dites « **AF radars** » ;

Le contrôle-sanction automatisé est applicable à vingt-et-une infractions

En application de l'article L. 130-9 du code de la route, **la liste des infractions susceptibles de se voir appliquer un contrôle-sanction automatisé** et donc des **amendes issues de radars** est défini par décret en Conseil d'État. Cette liste a été prévue par un décret du 28 décembre 2016², lequel a créé un article R. 121-6 au sein du même code, qui énumère aujourd'hui **21 infractions**.

Parmi elles, se trouvent notamment le port d'une ceinture de sécurité, l'usage du téléphone tenu en main ou le port à l'oreille de tout dispositif susceptible d'émettre du son, l'usage de voies et chaussées réservées à certaines catégories de véhicules, de voies vertes et d'aires piétonnes, l'arrêt, le stationnement ou la circulation sur les bandes d'arrêt d'urgence, le respect des distances de sécurité entre les véhicules, le franchissement et le chevauchement des lignes continues, le sens de la circulation ou les manœuvres interdites, les signalisations imposant l'arrêt des véhicules, les vitesses maximales autorisées, la priorité de passage à l'égard du piéton, l'obligation du port d'un casque homologué pour les deux-roues motorisées, le port de plaques d'immatriculation ou encore le niveau d'émissions sonores.

Source : commission des finances

¹ Voir infra.

² Décret n° 2016-1955 du 28 décembre 2016 portant application des dispositions des articles L. 121-3 et L. 130-9 du code de la route.

- une **seconde fraction bénéficie à la section 2 « Circulation et stationnement routiers »** », dans le respect d'un **plafond** défini par l'article 49 de ladite loi¹. Une **première partie** de cette fraction est affectée au programme 754 « Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières ». La **seconde partie** de la fraction est affectée au programme 755 « Désendettement de l'État » ;

- dans le cas où le solde des recettes des AF radars excède le cumul des plafonds de ces deux fractions², le solde revient au Fonds pour la modernisation de l'investissement en santé (FMIS), dans la limite de 26 millions d'euros, puis - à compter de 2025³ - à l'ANTAI, dans la limite de 13 millions d'euros, **puis à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)**, pour le solde.

L'ajustement de l'architecture du CAS prévu par l'article 37 du projet de loi de finances pour 2025

L'article 37 du présent projet de loi de finances pour 2025 prévoit de modifier l'article 49 de la loi de finances pour 2006, principalement pour :

- d'une part, minorer légèrement - de 3,3 millions d'euros - le niveau du plafond d'affectation des recettes des AF Radars à la première section du compte ; le plafond passerait de 339,95 millions d'euros à 336,65 millions d'euros ;

- d'autre part et surtout, créer une affectation directe d'une fraction du produit des AF Radars à l'ANTAI. Ainsi, lorsque le produit des AF Radars serait supérieur à 532,65 millions d'euros⁴, l'ANTAI bénéficierait d'une affectation de recettes, dans la limite de 13 millions d'euros. Cette affectation de recettes est sans lien avec la subvention déjà versée à l'ANTAI en droit constant, au titre des programmes 753 et 754⁵.

Source : commission des finances

Pour les « **AF hors radars** » et les « **AFM** » :

- **45 millions d'euros** sont affectés au **budget général au titre de recettes non fiscales** ;

- **le solde** vient alimenter la **section 2 du CAS** dont une première fraction est fléchée vers le **programme 753** (« PVe ») ; une seconde fraction est ensuite répartie entre le **programme 754 pour 53 %**, et le **programme 755, pour 47 %**.

¹ Ce plafond est fixé à 170 millions d'euros.

² L'article 37 du projet de loi de finances pour 2025 prévoit d'abaisser le montant de ce plafond de 509,95 millions d'euros à 506,65 millions d'euros.

³ En application de l'article 37 du présent projet de loi de finances pour 2025. Voir infra.

⁴ C'est-à-dire 506,65 millions d'euros au titre des dépenses de la première section du CAS, auxquelles s'ajoute l'affectation de 26 millions d'euros au FMI.

⁵ Voir infra.

Ce schéma de répartition des recettes au sein du CAS Radars s'applique tant aux recettes prévues en loi de finances initiale qu'aux éventuels hausses de recettes en cours d'exécution, sauf disposition législative contraire. **Les dépenses correspondantes varient chaque année en fonction du rendement des amendes**, qui tend à augmenter.

En 2025, alors que les amendes routières devraient produire un rendement cumulé de 2,193 milliards d'euros, 1,864 milliard d'euros reviendrait au CAS « Radars ». En effet 329 millions d'euros, soit 15 % du produit des amendes, n'entrent pas dans son périmètre et alimentent directement l'AFITF (245 millions d'euros), le budget général de l'État (45 millions d'euros), le FMIS (26 M€) et, à compter de 2025, l'ANTAI (13 millions d'euros)¹.

L'ANTAI, un opérateur central dans la politique de verbalisation aux compétences en élargissement constant

L'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI), créée par un décret du 29 mars 2011², est un **établissement public administratif** de l'État, placé sous la tutelle du ministre de l'Intérieur.

Sa mission principale est d'« agir en tant que prestataire de services dans le cadre de la politique de sécurité routière pour le traitement des infractions routières relevées par l'intermédiaire de dispositifs de contrôle automatisé ou **via** des dispositifs de verbalisation électronique »³. Cette mission comprend notamment la conception et l'exploitation des systèmes et applications nécessaires au traitement automatisé des infractions, la préparation, l'édition, et l'affranchissement des avis de contravention et de différents courriers, l'information des contrevenants.

Ses missions ont été progressivement élargies, lui permettant d'agir en qualité de prestataire de services de l'État, de **collectivités territoriales** ou de tout organisme de service public pour le traitement des infractions autres que routières. L'ANTAI s'est ainsi vue confier les missions suivantes⁴ :

- le déploiement du procès-verbal électronique (PVe), au sein des services de l'État et des collectivités, pour l'établissement des contraventions ainsi que le traitement des messages d'infractions émis par ce biais ;
- l'extension du PVe aux amendes forfaitaires délictuelles (AFD), et à un nombre de plus en plus conséquent d'entre elles ;
- le traitement des contraventions pour non-désignation des conducteurs par les personnes morales ;

¹ Selon la ventilation exposée supra.

² Décret n° 2011-348 du 29 mars 2011 portant création de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI).

³ Projet annuel de performances « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers », annexé au projet de loi de finances pour 2025.

⁴ Voir infra.

- la gestion des forfaits de post-stationnement (FPS), pour les collectivités qui le sollicitent depuis la dépenalisation et la décentralisation du stationnement payant ;
- l'extension du traitement des infractions issues des dispositifs de contrôle automatisé mis en place par les collectivités territoriales au titre de la sécurité routière ou d'objectifs environnementaux.

Source : commission des finances

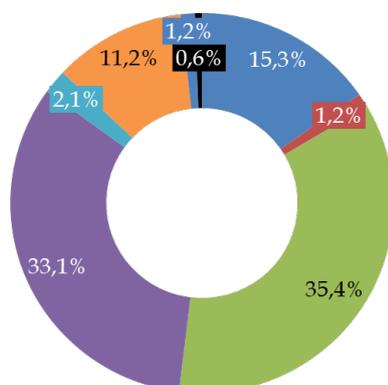
2. Un CAS qui ne garantit plus la lisibilité de la politique de verbalisation, censée financer la politique de sécurité routière

Du fait de son **architecture particulièrement complexe et peu lisible** et du **financement de dépenses ne relevant pas toutes de la sécurité routière**, le CAS contrevient au principe de spécialité des crédits et ne favorise pas l'acceptabilité de la politique de verbalisation, qui était pourtant l'objectif initial à sa création.

En 2025, certaines affectations de recettes des amendes ne présentent ainsi aucun lien avec la sécurité ou les infrastructures routières. C'est le cas, au sein du périmètre des dépenses du CAS, des crédits qui alimentent le programme 755 « Désendettement de l'État », soit 38,9 % des crédits (725 millions d'euros) du compte. S'y ajoute, en dehors du périmètre du CAS, l'affectation de 45 millions d'euros au budget général.

Au total, sur **un rendement cumulé de 2,193 milliards d'euros issu des amendes, a minima 770 millions d'euros des dépenses ne présentent aucun lien avec la sécurité ou les infrastructures routières, soit plus d'un tiers des crédits (35,1 %).**

Ventilation de l'affectation des recettes des amendes en 2025



- Radars et fichier national du permis de conduire (P751 du CAS "Radars")
- Déploiement du procès-verbal électronique (P753 du CAS "Radars")
- Dépenses routières des collectivités territoriales (P754 du CAS "Radars")
- Désendettement de l'Etat (P755 du CAS "Radars")
- Budget général de l'Etat (affectation de recettes)
- Agence de financement des infrastructures de transport de France (affectation de recettes)
- Fonds pour la modernisation et l'investissement en santé (affectation de recettes)
- Agence nationale de traitement automatisé des infractions (nouvelle affectation de recettes)

Source : commission des finances, d'après le projet annuel de performances « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers », annexé au projet de loi de finances pour 2025

B. UNE NETTE PROGRESSION DU PRODUIT DES AMENDES AFFECTÉES AU COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE, QUI BÉNÉFICIE PRINCIPALEMENT AUX COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET AU DÉSENETTEMENT DE L'ÉTAT

1. Une progression des recettes affectées au CAS d'environ 12 % en 2025

En 2025, les recettes du CAS « Radars » sont prévues en hausse de 12,3 % en AE/CP (+ 204 millions d'euros) par rapport à 2024, pour s'établir à 1,86 milliard d'euros, comme les dépenses¹. Le solde du compte est nul².

La hausse des recettes du CAS provient des « AFM » et des « AF hors radars », en hausse de 18 % (+ 207 millions d'euros), tandis que les « AF radars » ont un rendement stable (- 1,1 %, soit - 3,6 millions d'euros).

¹ Les dépenses augmentent très légèrement plus, de 310 000 euros.

² Il était de + 310 000 euros en 2024 et était également nul en 2023.

Évolution des crédits de la mission « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers »

(en millions d'euros et en pourcentage)

		LFI 2024	PLF 2025	Évolution PLF 2025 / LFI 2024 (volume)	Évolution PLF 2025 / LFI 2024 (%)	FDC et ADP attendus en 2025
751 - Structures et dispositifs de sécurité routière	AE	339,6	336,3	- 3,3	- 1,0 %	0,0
	CP	339,6	336,3	- 3,3	- 1,0 %	0,0
755 - Désendettement de l'État	AE	627,4	724,9	+ 97,5	+ 15,5 %	0,0
	CP	627,4	724,9	+ 97,5	+ 15,5 %	0,0
754 - Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	AE	666,8	776,8	+ 109,9	+ 16,5 %	0,0
	CP	666,8	776,8	+ 109,9	+ 16,5 %	0,0
753 - Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	AE	26,2	26,2	0,0	0,0 %	0,0
	CP	26,2	26,2	0,0	0,0 %	0,0
Total CAS	AE	1 660,1	1 660,1	+ 204,1	+ 12,3 %	0,0
	CP	1 660,1	1 660,1	+ 204,1	+ 12,3 %	0,0

FDC et ADP : fonds de concours et attributions de produits.

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

2. Des crédits des programmes liés à la politique de sécurité routière globalement stables et dans l'épure de la LOPMI

a) Les crédits du programme 751 sont relativement stables, dans un contexte d'aboutissement du déploiement du parc de radars et de leur modernisation

Les crédits du **programme 751** « Structures et dispositifs de sécurité routière », sont en très légère baisse en 2025. Ils s'établissent à 336,3 millions d'euros en AE/CP, en baisse de - 1,0 %, à savoir - 3,3 millions d'euros.

Ces crédits financent quatre postes principaux.

Premièrement, **le poste de dépenses principal du programme** concerne l'action et les moyens mis en œuvre par l'État dans le cadre du **système de contrôle-sanction automatisé** (radars), à l'exception des moyens humains nécessaires à la mise en œuvre des dispositifs mobiles et ceux alloués au traitement automatisé des infractions. 196,5 millions d'euros sont prévus à ce titre en 2025, en baisse de - 2,4 %, soit - 5 millions d'euros, par rapport à 2024.

Au 1^{er} septembre 2024, le parc de radars était au total de 4 746 équipements opérationnels (contre 4 094 au 1^{er} janvier 2020). L'objectif en 2025 est de maintenir ce nombre entre 4 600 et 4 800. Sur ce total, 4 160 devraient être actifs¹, comme c'est déjà le cas aujourd'hui. Le nombre de radars opérationnels et actifs est ainsi désormais conforme aux objectifs. Le taux de disponibilité des radars est élevé en dépit de nombreux actes de vandalisme : en 2023, il était de plus de 90 %².

En 2025, les crédits vont notamment permettre de continuer la modernisation du parc de radars et de poursuivre le déploiement des radars mobiles de nouvelle génération. En outre, selon les informations recueillies par le rapporteur spécial, l'achèvement opérationnel de l'externalisation de la conduite des véhicules radars dans toutes les régions (hors Île-de-France) devra intervenir fin 2024³.

Évolution du nombre de radars depuis 2020

Date	Nombre total de radars	Radars fixes vitesse	Radars embarqués	Radars feu rouge	Radars passage à niveau	Radars autonomes	Radars Tourelles (Vitesse et franchise ment)
1 ^{er} janvier 2020	4 094	1 768	950	674	78	249	375
1 ^{er} janvier 2021	4 224	1 572	905	628	76	249	794
1 ^{er} août 2021	4 402	1 511	985	610	73	279	944
1 ^{er} janvier 2022	4 422	1 528	964	590	71	308	961
1 ^{er} septembre 2022	4 447	1 425	973	540	71	340	1 098
1 ^{er} août 2023	4 636	1 349	975	531	71	440	1 270
1 ^{er} septembre 2024	4 746	1 241	938	519	71	540	1 417

Source : commission des finances du Sénat, d'après les réponses au questionnaire budgétaire

Deuxièmement, le programme finance les dépenses liées au **traitement des messages d'infractions constatées par un dispositif de contrôle automatisé** et leur **transformation en avis de contravention**. Il s'agit concrètement d'une **subvention à l'ANTAI**, d'un montant de 98,3 millions d'euros en 2025, en hausse de 9,8 %, soit + 8,8 millions d'euros, par rapport à 2024.

Il convient de noter qu'outre les radars installés par l'État, s'ajoutent aujourd'hui ceux mis en place par les collectivités territoriales, dans le cadre de l'application des lois dites « **LOM** » du 24 décembre 2019⁴ et « **3DS** »

¹ Le parc « opérationnel » est à distinguer du parc « actif ». À la différence des radars fixes, les radars mobiles et les radars autonomes déplaçables ne sont pas utilisés en permanence.

² La cible en 2024 et pour les années postérieures est de 93 %.

³ Réponses de la délégation à la sécurité routière au questionnaire du rapporteur spécial.

⁴ Loi n° 2019 1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des Mobilités (LOM).

du 21 février 2022¹ pour garantir le respect des mesures de régulation de la circulation routière et celui de normes antipollution (zones à faibles émissions mobilité, voies réservées, péage à flux libre, surcharge des poids lourds, etc.). L'ANTAI traite ces infractions issues des nouveaux dispositifs de contrôle automatisé.

L'extension aux collectivités territoriales de la possibilité de recourir au contrôle-sanction automatisé

Le contrôle sanction-automatisé a longtemps constitué une compétence exclusive de l'État. Néanmoins, deux lois relativement récentes ont instauré la possibilité pour les collectivités territoriales de mettre en place des dispositifs de contrôle automatisé.

En premier lieu, la loi « 3DS » du 21 février 2022 a ainsi modifié l'article L. 130-9 du code de la route pour prévoir que **les collectivités territoriales et leurs groupements gestionnaires de voirie peuvent installer de tels dispositifs**, sous certaines conditions. Ainsi, le préfet doit émettre un avis favorable sur la demande, après que la commission départementale de la sécurité routière a été consultée. La demande au préfet doit être fondée sur une étude d'accidentalité portant sur les sections de route concernées et tenant compte des appareils de contrôle automatiques déjà installés².

Selon les informations disponibles à ce jour³, **ce sont les collectivités qui sont chargées de financer** aussi bien l'achat des radars (*via* l'UGAP), que les travaux d'installation et le déploiement de la signalisation associée. S'agissant des recettes, **les dispositions applicables ne prévoient pas une rétrocession des amendes perçues par la voie de ces dispositifs de contrôle automatisé aux collectivités les ayant installés.**

En second lieu, la loi « LOM » du 24 décembre 2019 a prévu la faculté pour les collectivités du bloc communal de créer, sur tout ou partie du territoire de sa commune ou de son EPCI, des **zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m)** et d'y **associer des dispositifs de contrôle automatisé** pour en assurer le respect, sous certaines conditions. L'article 135 de la loi de finances initiale pour 2024⁴ a prévu la **rétrocession aux collectivités des amendes perçues** par le biais de ces dispositifs spécifiques, déduction faite de la quote-part du produit affectée à l'ANTAI.

Source : commission des finances

Troisièmement, le programme finance les dépenses en lien avec le **système du permis de conduire à points** (37,7 millions d'euros en 2025), notamment pour financer, d'une part, l'envoi de différents types de courriers destinés à assurer l'information de chaque titulaire du permis de conduire

¹ Loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale.

² Un décret d'application du 8 mars 2024² énumère les pièces à fournir en appui de la demande et fixe un délai de 3 mois au préfet pour prendre sa décision. En l'absence de celle-ci, son avis est réputé défavorable.

³ <https://www.ugap.fr/reunion-de-pre-information-pour-le-marche-radars-collectivites-c4589294?parentId=4467722>.

⁴ Loi n° 2023-1322 du 29 décembre 2023 de finances pour 2024.

quant au nombre de points restants, et, d'autre part, la modernisation des systèmes d'information concernés.

Enfin, le programme porte plusieurs dépenses de soutien (3,8 millions d'euros en 2025).

b) Des crédits du programme 753 qui ne connaissent pas d'évolution, tandis que le champ d'application du procès-verbal électronique poursuit son extension

Le **programme 753** « Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers », dont le montant des crédits est de 26,20 millions d'euros en AE et CP en 2025, ne connaît pas de variation par rapport à 2024. Les crédits concernés financent le dispositif du **procès-verbal électronique (PVe)**, dont la mise en œuvre a été confiée à l'ANTAI. Ils consistent en une **subvention versée à cette dernière agence**.

Le dispositif du « PVe » substitue au carnet à souche des outils nomades de verbalisation des contraventions. L'infraction est constatée grâce à cet outil électronique dédié qui transmet directement les données au centre national de traitement (CNT) basé à Rennes, qui dépend de l'ANTAI. L'avis de contravention est édité et envoyé automatiquement par courrier au domicile du contrevenant. Le PVe est également applicable en matière de **délits pouvant faire l'objet d'une procédure d'amende forfaitaire délictuelle (AFD)**.

L'extension du PVe à un nombre croissant d'amendes forfaitaires délictuelles

Alors que le dispositif du PVe a initialement été conçu pour traiter des contraventions routières, il a été étendu à compter de 2018 à certaines amendes forfaitaires délictuelles (AFD), routières et non-routières.

Le nombre d'AFD concernées par le PVe est en hausse progressive. Ont d'abord été couverts certains délits routiers (conduite sans assurance, conduite sans permis et conduite avec permis non adapté) puis des délits non-routiers, à mesure que plusieurs lois successives ont multiplié le nombre d'AFD applicables.

À ce jour, huit AFD ont été intégrées au sein du PVe par l'ANTAI : conduite sans permis, conduite avec un permis inadapté et conduite sans assurance (janvier 2019), usage de stupéfiants (septembre 2020), occupation illicite en réunion de parties communes d'immeubles (février 2022), vol simple (vol à l'étalage), vente à la sauvette (juillet 2023) et introduction, détention ou usage de fusées ou artifices dans une enceinte sportive (novembre 2023).

Six AFD sont par ailleurs en cours d'expérimentation, auxquelles cinq autres s'ajouteront en 2025.

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

La généralisation de la verbalisation électronique est achevée dans les services de l'État (police et gendarmerie nationales) depuis juin 2012 et le déploiement de la solution électronique continue sa progression auprès des **collectivités territoriales volontaires**. Selon le projet annuel de performances, fin 2023, 4 700 communes utilisaient ainsi une solution de verbalisation électronique (pour leurs agents municipaux, dont les policiers municipaux), dont la quasi-totalité des villes de plus de 50 000 habitants. En 2023, les communes équipées du PVe ont généré 7,9 millions d'avis de contravention (ACO) initiaux, contre 7,8 millions en 2022.

Au total, **13,4 millions d'ACO initiaux par PVe - hors délits forfaitisés** - ont été envoyés en 2023 par les services de l'État ou des collectivités, un chiffre stable par rapport à 2022. **S'y ajoute l'envoi de près de 360 000 AFD, soit 24,5 % de plus qu'en 2022.**

Par ailleurs, le programme 753 porte depuis 2017 le financement, *via* l'ANTAI, d'une partie de la **modernisation des équipements des forces de l'ordre**, s'agissant des appareils smartphones/ tablettes dans le cadre du projet NEO (nouvel équipement opérationnel) porté par les directions générales de la gendarmerie et de la police nationales. 16 578 terminaux sont aujourd'hui financés par l'ANTAI (location et fonctionnement des terminaux)

c) Un montant des crédits des deux programmes conformes à la LOPMI

Les montants des programmes 751 et 753 sont globalement conformes - bien que très légèrement inférieurs d'un peu plus de 3 millions d'euros -, **à ce qui était prévu dans le rapport annexé à la LOPMI.**

**Trajectoire budgétaire indicative prévue pour les années 2023 à 2027
par la LOPMI pour le « CAS Radars », programmes 751 et 753 (hors 754 et 755)**

(en millions d'euros, en crédits de paiement, « hors CAS Pensions »)

CRÉDITS DE PAIEMENT <i>hors compte d'affectation spéciale « Pensions »</i>	2022 (pour mémoire)	2023	2024	2025	2026	2027
Programmes 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière » et 753 « Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers », l'intégralité étant « hors titre 2 »	366	366	366	366	366	366
Taux d'évolution du programme (N / N - 1)	-	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %

Source : commission des finances du Sénat (d'après la LOPMI : rapport annexé). Les montants pour le programme (deuxième ligne) résultent du rapport annexé

3. Des crédits en faveur de l'équipement des collectivités territoriales et du désendettement de l'État en progression

Les crédits du **programme 754** « Contribution à l'équipement des **collectivités territoriales** pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières » **sont, au titre de 2025, d'un montant prévisionnel de 777 millions d'euros, en hausse de 16,5 % (+ 110 millions d'euros).**

Elles se décomposent ainsi :

- une fraction d'un montant de 71 millions d'euros (issue des amendes forfaitaires du contrôle automatisé) destinée à financer des opérations contribuant à la sécurisation des réseaux routiers des communes et EPCI, pour une part limitée à 7 millions d'euros, et des départements, de la collectivité de Corse, de la métropole de Lyon, des régions d'outre-mer et des métropoles, pour une part limitée à 64 millions d'euros ;

- une contribution de 706 millions d'euros (issue des amendes forfaitaires majorées du contrôle automatisé et des amendes forfaitaires hors radars) au titre du financement par les collectivités d'opérations destinées à améliorer les transports en commun et la circulation. Île-de-France-Mobilités et la région d'Île-de-France bénéficient également d'une part de cette enveloppe.

Le comité des finances locales répartit le produit des amendes entre les collectivités territoriales. Les modalités de répartition doivent assurer une redistribution équitable et une mutualisation entre collectivités disposant de ressources différentes.

Le **programme 755** « **Désendettement de l'État** » voit au titre de 2025, ses crédits s'établir à un **montant prévisionnel de 725 millions d'euros, en hausse de 15,5 % (+ 97,5 millions d'euros).**

Cette **hausse mécanique** résulte, comme pour le programme 754, de la clé de répartition des recettes au sein du CAS Radars¹.

C. DES CRÉDITS DÉDIÉS À L'ANTAI QUI CONTINUENT DE PROGRESSER CORRÉLATIVEMENT À L'ÉLARGISSEMENT CONSTANT DE SES MISSIONS

Le budget de l'Agence est financé par deux programmes du compte d'affectation spéciale « *Contrôle de la circulation et du stationnement routiers* » : le programme 751 « *Structures et dispositifs de sécurité routière* » et le programme 753 « *Contrôle et modernisation de la politique de circulation et du*

¹ Voir supra.

stationnement routiers », pour respectivement 98,3 millions d'euros et 26,2 millions d'euros, soit un total de 124,5 millions d'euros en 2025¹.

Le rapporteur spécial constate que **les financements octroyés par l'État à l'ANTAI tendent à croître ces dernières années**. En 2024, les crédits dédiés à l'Agence *via* ces deux programmes étaient ainsi respectivement de 89,5 millions d'euros et 26,2 millions d'euros, soit un total de 115,7 millions d'euros ; la hausse est ainsi de 7,6 % en un an, soit + 8,8 millions d'euros.

S'y ajoute, à compter de 2025, **une nouvelle affectation de recettes, à hauteur de 13 millions d'euros, pour cette même Agence. Elle vise à compenser les coûts pour l'ANTAI de l'extension aux collectivités de la possibilité d'installer des systèmes de contrôle automatisé.**

Selon les informations recueillies par le rapporteur spécial², les coûts associés pour l'ANTAI relèvent de :

- la conception d'un système global (création d'une plateforme de gestion à distance des radars, conception des nouveaux radars), pour 5 millions d'euros ;

- la création d'un site pilote de test, pour un coût supérieur à 1 million d'euros ;

- le développement d'une nouvelle chaîne pénale, dont le coût est évalué à 3 millions d'euros en 2025 et à 2 millions d'euros en 2026 en développements informatiques ;

- l'intégration des radars dans le système informatique de l'ANTAI, pour près de 2 millions d'euros ;

- les coûts du traitement automatisé des informations, pour 4 millions d'euros la première année.

Au total, l'ANTAI bénéficierait ainsi de 137,5 millions d'euros en 2025 par le biais des recettes des amendes routières, soit **18,8 % de plus qu'en 2024**.

Néanmoins, **cette hausse des financements s'explique en réalité par l'augmentation constante de l'activité de l'Agence** liée notamment à³ :

- la progression du nombre de radars actifs déployés par l'État et des contraventions afférentes;

- la possibilité ouverte aux collectivités territoriales de déployer des radars;

- la hausse des volumes d'activité associés au PVE et son extension à de plus en plus d'AFD;

- la progression du nombre de forfaits de post-stationnement (FPS).

¹ Voir supra.

² Réponses de la délégation à la sécurité routière au questionnaire du rapporteur spécial.

³ Voir supra.

La décentralisation et la dépénalisation du stationnement payant depuis 2018

Depuis le 1^{er} janvier 2018, la décentralisation et la dépénalisation du stationnement payant sont entrées en vigueur en application de la loi MAPTAM du 27 janvier 2014¹. **Le stationnement payant sur voirie est dépénalisé et l'usager qui ne règle pas son stationnement doit désormais s'acquitter d'une redevance pour occupation du domaine public appelée « forfait de post-stationnement » ou « FPS ».**

Dans le cadre de cette réforme, l'ANTAI a développé un nouveau système d'information et mis en place un conventionnement avec les collectivités qui se sont engagées dans la décentralisation du stationnement payant. Selon le projet annuel de performances, à fin juin 2024, 622 collectivités avaient renouvelé la convention passée avec l'ANTAI et plus de 98 % des collectivités ont choisi de recourir à la prestation de l'ANTAI pour l'édition et l'envoi des avis de paiement de FPS².

À ce titre, l'Agence a envoyé plus de 13,6 millions d'avis de paiement en 2023, en hausse de 6,6 % par rapport à 2022.

Source : commission des finances

Par ailleurs, la hausse d'activité de l'ANTAI génère, par sa nature même, un surcroît de recettes.

¹ Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

² Les 2 % de collectivités restantes ont décidé d'assurer par elles-mêmes ou par l'intermédiaire d'un prestataire privé la notification des avis de paiement de FPS. L'ANTAI intervient alors pour émettre les titres exécutoires et traiter les FPS majorés.

LISTE DES PERSONNES ENTENDUES

Direction générale de la police nationale (DGPN)

- Mme Virginie BRUNNER, directrice générale adjointe de la police nationale ;
- Mme Valérie MINNE, directrice nationale aux frontières ;
- M. Pierre- Ange SAVELLI, conseiller budgétaire ;
- Mme Marie-Laure BERBACH, directrice des finances et du soutien opérationnel à la DRHFS.

Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN)

- Major Général André PETILLOT, Général de corps d'armée adjoint ;
- Général de division Éric MARCHAL, adjoint au directeur des soutiens et des finances de la DGGN ;
- Lieutenant-colonel Ronan LELONG, chef du bureau de la synthèse budgétaire de la DGGN.

Délégation à la sécurité routière (DSR)

- Mme Florence GUILLAUME, déléguée interministérielle à la sécurité routière ;
- M. Éric AZOULAY, sous-directeur de la sous-direction des actions transversales et des ressources ;
- Mme Marie MAUFFREY-VALLADE, adjointe au sous-directeur de la sous-direction des actions transversales et des ressources.

Conseil de la fonction militaire gendarmerie (CFMG)

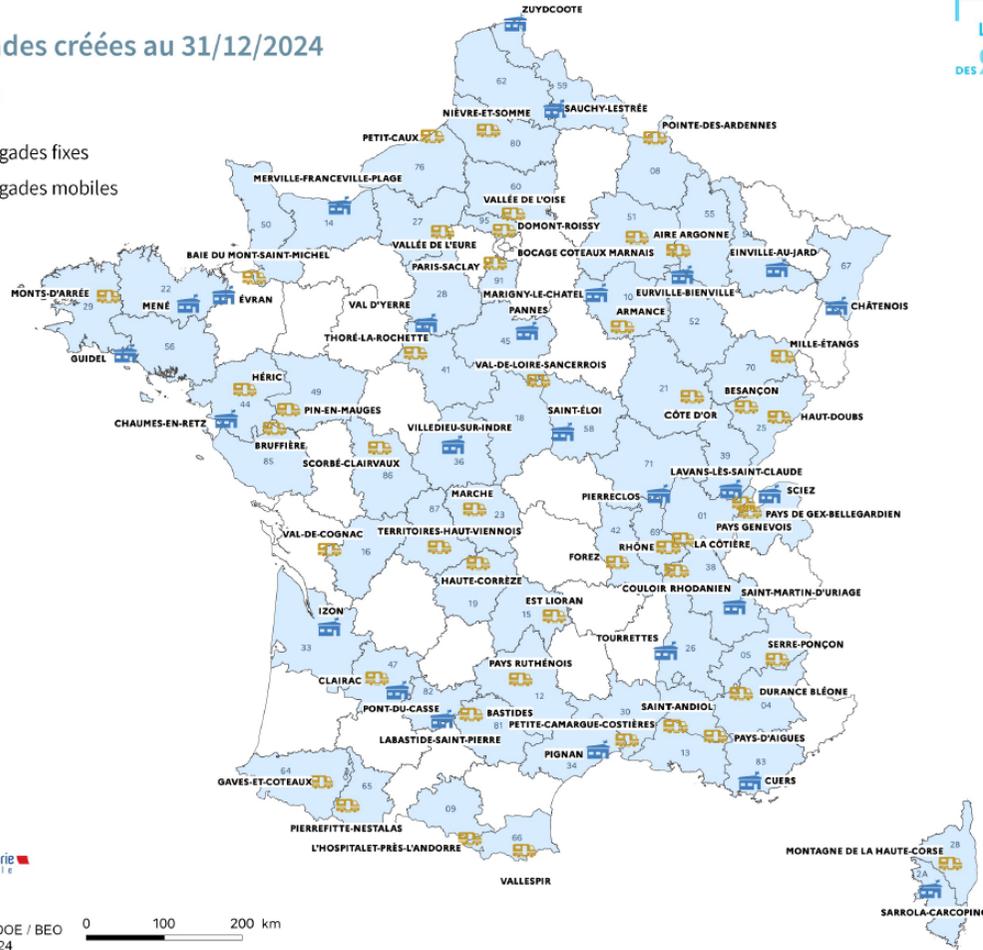
- Colonel Vincent DELAMARRE, secrétaire général adjoint ;
- Colonel Jean CARREL ;
- Capitaine Bertrand LOUBETTE ;
- Major Érick VERFAILLIE ;
- Major Vincent CHARNEAU ;
- Major Sandrine TOULOUZE ;
- Major Sébastien DIOT ;
- Major Olivier DUPIN ;

- Major Laurent CAPPELAERE ;
- Major Bruno TROMEUR ;
- Major Stéphane PITHOIS ;
- Adjudant-Chef Aline ROUY.

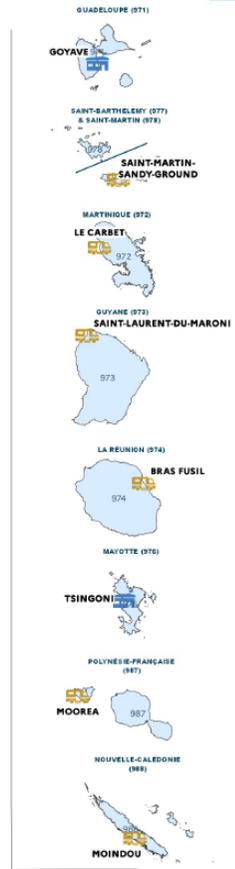
**ANNEXE
CARTE DES 80 NOUVELLES BRIGADES
DE LA GENDARMERIE NATIONALE AU 31 DÉCEMBRE 2024**

80 brigades créées au 31/12/2024

- 28 brigades fixes
- 52 brigades mobiles



LA CRÉATION DES 200 BRIGADES



Source : gendarmerie nationale

