



PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2026

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 5 novembre 2025

Rapporteur spécial :

M. Bruno BELIN

SOMMAIRE

Pages

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

I. UN BUDGET POUR 2026 QUI RESPECTE LA TRAJECTOIRE BUDGÉTAIRE FIXÉE PAR LA LOPMI, MALGRÉ UN CONTEXTE DE FORTE CONTRAINTE BUDGÉTAIRE POUR L'ÉTAT	6
A. LA TRAJECTOIRE BUDGÉTAIRE PRÉVUE PAR LA LOPMI EST RESPECTÉE EN 2026	6
1. La LOPMI a prévu une hausse continue des crédits des deux programmes de 2023 à 2027	6
2. Le budget pour 2026 dépasse légèrement la trajectoire prévue.....	9
B. UNE HAUSSE CUMULÉE DE 2,6 % SUR LES DEUX PROGRAMMES.....	9
II. LE BUDGET POUR 2026 QUI MARQUE UNE REPRISE BIENVENUE DANS LA HAUSSE DES EFFECTIFS	10
A. DES EFFECTIFS EN PROGRESSION TANT POUR LA POLICE QUE LA GENDARMERIE NATIONALE EN 2026, SELON UNE INTENSITÉ DIFFÉRENCIÉE.....	10
B. LE DÉPLOIEMENT DES NOUVELLES BRIGADES DE GENDARMERIE POURRA REPRENDRE EN 2026	12
C. LA HAUSSE DES EFFECTIFS DE LA POLICE SERA CONSACRÉE ESSENTIELLEMENT À LA FILIÈRE INVESTIGATION ET À LA POLICE AUX FRONTIÈRES	13
D. LE RENFORCEMENT DES RÉSERVES OPÉRATIONNELLES DE LA GENDARMERIE ET DE LA POLICE NATIONALES.....	14
1. La réserve de la police nationale	15
2. La réserve de la gendarmerie nationale	15
3. Des objectifs ambitieux nécessitant un accompagnement budgétaire durable.....	15
III. LES ÉVOLUTIONS BUDGÉTAIRES PRÉVUES POUR 2026 POUR LES DEUX FORCES	16
A. DES CRÉDITS DE PERSONNEL QUI DEMEURENT PRÉPONDÉRANTS.....	16
B. UNE PROGRESSION DIFFÉRENCIÉE DES CRÉDITS « HORS TITRE 2 » POUR LES DEUX FORCES.....	17
1. La hausse des crédits hors titre 2 de la police nationale se concentre principalement sur les dépenses au profit notamment de l'immobilier et des véhicules	18
2. La gendarmerie nationale connaît une évolution contrastée de ses crédits hors « titre 2 » ..	19

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 DONT LES RÉSULTATS DOIVENT ÊTRE ENCORE AMÉLIORÉS	23
A. UNE POLITIQUE STRUCTURELLEMENT INTERMINISTÉRIELLE, REPRÉSENTANT UN BUDGET D'ENVIRON 5 MILLIARDS D'EUROS POUR L'ÉTAT	23
B. UNE POLITIQUE QUI PRODUIT DES RÉSULTATS, MAIS QUI DOIVENT ENCORE ÊTRE AMÉLIORÉS.....	25
II. OBSERVATIONS SUR LE PROGRAMME 207 « SÉCURITÉ ET ÉDUCATION ROUTIÈRES ».....	29
III. OBSERVATIONS SUR LE COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE « CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS ».	31
A. UN COMPTE À L'ARCHITECTURE COMPLEXE, FAISANT L'OBJET D'AJUSTEMENTS EN 2025 ET 2026.....	31
1. Le CAS « Radars » est composé de deux sections finançant des dépenses de diverses natures.....	31
2. Des recettes issues des amendes et réparties selon un schéma encadré.....	32
B. UNE PROGRESSION DU PRODUIT DES AMENDES AFFECTÉES AU COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE, QUI BÉNÉFICIE PRINCIPALEMENT AUX COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET AU DÉSENDETTEMENT DE L'ÉTAT	35
1. Une augmentation des recettes affectées au CAS d'environ 3,5 % en 2026	35
2. Des crédits des programmes liés à la politique de sécurité routière en très légère progression et dans l'épure de la LOPMI	36
3. Des crédits en faveur de l'équipement des collectivités territoriales et du désendettement de l'État en progression	40
LISTE DES PERSONNES ENTENDUES	43

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, le rapporteur spécial avait reçu 30 % des réponses. À la date d'examen en commission de la mission/du compte spécial le 5 novembre, il a obtenu 70 % des réponses.

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

En 2026, le budget proposé pour la mission « Sécurités » s'établit à 26,58 milliards d'euros en autorisations d'engagement (AE, + 1,8 %, soit + 481 millions d'euros) et à 25,95 milliards d'euros en crédits de paiement (CP, + 2,7 %, soit + 690 millions d'euros), soit une progression supérieure à l'inflation¹. Hors compte d'affectation spéciale « Pensions » (CAS « Pensions »), les CP sont en hausse de 2,1 %, soit 364 millions d'euros. Cette dynamique doit être saluée dans un contexte de contrainte budgétaire forte pour l'État.

La mission « Sécurités » est composée de **quatre programmes**, à savoir les programme 176 « Police nationale » (53,5 % des crédits de la mission en 2026), 152 « Gendarmerie nationale » (42,8 %), 207 « Sécurité et éducation routières » (0,3 %) et, enfin, 161 « Sécurité civile » (3,4 %). Les trois premiers programmes relèvent de la compétence du rapporteur spécial Bruno Belin².

La présente première partie du rapport porte sur les programmes 176 (« Police nationale ») et 152 (« Gendarmerie nationale »), tandis que la seconde partie traite du programme 207 (« Sécurité et éducation routières ») et du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers ».

¹ Hors effets de l'inflation (hors tabac), la progression des crédits de la mission est ramenée à 0,5 % en AE et à 1,4 % en CP.

² Le programme « Sécurité civile » relève de la compétence du rapporteur spécial Jean-Pierre Vogel.

I. UN BUDGET POUR 2026 QUI RESPECTE LA TRAJECTOIRE BUDGÉTAIRE FIXÉE PAR LA LOPMI, MALGRÉ UN CONTEXTE DE FORTE CONTRAINTE BUDGÉTAIRE POUR L'ÉTAT

Les enjeux liés à l'exécution budgétaire pour 2025

Dans un contexte de forte tension sur les finances publiques, le Gouvernement a procédé, par décret du 25 avril 2025¹, à plusieurs **annulations de crédits** affectant la mission « Sécurités ». Ont ainsi été annulés 15 millions d'euros en AE sur le programme 152 « Gendarmerie nationale », 46,5 millions d'euros en AE et 36,5 millions d'euros en CP sur le programme 176 « Police nationale », ainsi que 15,5 millions d'euros en AE et en CP sur le programme 207 « Sécurité et éducation routières »².

Par ailleurs, au 3 octobre 2025, les programmes 152 et 176 faisaient encore l'objet d'un gel de crédits respectivement à hauteur, hors dépenses de personnel, de 130,4 millions d'euros en AE et 121,4 millions d'euros en CP pour la gendarmerie nationale, et de 86,1 millions d'euros en AE et 75,5 millions d'euros en CP pour la police nationale³.

Le rapporteur spécial souligne que, s'il comprend la nécessité d'une régulation budgétaire interministérielle en cours d'exercice, **ces mesures pèsent sur la capacité des forces à soutenir leur niveau d'investissement cette année**. À titre d'illustration, pour la gendarmerie nationale, les crédits gelés concernent notamment l'acquisition de véhicules (pour 31 millions d'euros), les équipements (pour 13 millions d'euros) et des projets numériques (pour 25 millions d'euros). De même, pour la police nationale, diverses dépenses sont concernées, y compris des dépenses d'investissement en matière d'immobilier et d'acquisition de véhicules.

Dans un contexte marqué par un niveau d'engagement des forces très élevé, y compris en outre-mer, qui génère une consommation significative de crédits, et de besoins importants en matière d'investissement, le rapporteur spécial plaide pour un dégel des crédits concernés.

Source : commission des finances.

A. LA TRAJECTOIRE BUDGÉTAIRE PRÉVUE PAR LA LOPMI EST RESPECTÉE EN 2026

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

La loi du 24 janvier 2023 d'orientation et de programmation du ministère de l'intérieur (dite « LOPMI »⁴), entrée en vigueur en janvier 2023, **présente les orientations financières et stratégiques pour le ministère de**

¹ Décret n° 2025-374 du 25 avril 2025 portant annulation de crédits.

² Certains décrets de virement ont également réduit le montant des crédits disponibles.

³ Et de 6,1 millions d'euros en AE et 5,8 millions d'euros en CP pour le programme 207.

⁴ Loi n° 2023-22 du 24 janvier 2023 d'orientation et de programmation du ministère de l'intérieur.

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 budgétaires¹, 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 Gosselin².

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

**Trajectoire budgétaire proposée par le projet de loi LOPMI
pour le ministère de l'Intérieur pour les années 2023 à 2027³**

(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 <i>(pour mémoire)</i>	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

¹ La LOPMI couvre trois missions (« Sécurités », « 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 ».

² 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).

³ 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 ».

À titre indicatif, et sans que ne soit prise en compte la hausse annuelle de 60 millions d'euros prévue par l'amendement précité¹, **le rapport annexé à la LOPMI décline par programmes budgétaires concernés la trajectoire pluriannuelle.**

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

¹ Voir supra.

2. Le budget pour 2026 dépasse légèrement la trajectoire prévue

La LOPMI prévoit que les **CP hors « CAS Pensions »** devaient être en 2026 de 9,563 milliards d'euros pour la police et de 6,811 milliards d'euros pour la gendarmerie nationale. Cet **objectif est légèrement dépassé pour les deux forces** (respectivement 9,753 milliards d'euros et 7,051 milliards d'euros).

B. UNE HAUSSE CUMULÉE DE 2,6 % 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 2025, tant en AE (+ 1,4 %, + 346 millions d'euros), qu'en CP (+ 2,6 %, + 637 millions d'euros)¹. Ils s'établissent à 25,5 milliards d'euros en AE et à 25,0 milliards d'euros en CP. Cette hausse doit être saluée dans le contexte général de redressement des finances publiques.

Comparaison des crédits ouverts en 2025 et demandés en 2026

(en millions d'euros, en %)

		Loi de finances initiale pour 2025	Crédits demandés en 2026	Évolution
Police nationale	AE	13 828,7	14 342,4	3,7 %
	CP	13 453,5	13 890,8	3,3 %
Gendarmerie nationale	AE	11 327,3	11 159,7	- 1,5 %
	CP	10 891,8	11 091,9	1,8 %
Total	AE	25 156,0	25 502,1	1,4 %
	CP	24 345,3	24 982,7	2,6 %

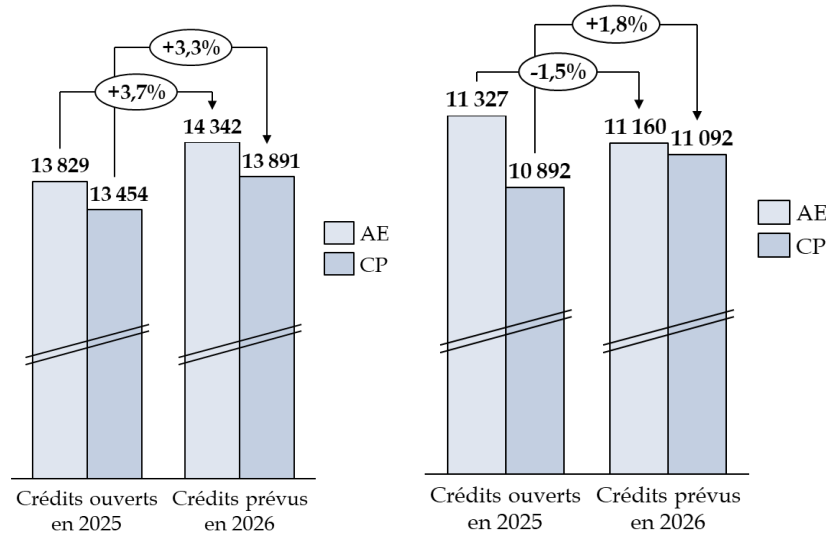
Source : commission des finances du Sénat (d'après les documents budgétaires)

La hausse bénéficie davantage au programme 176 « Police nationale » (+ 514 millions d'euros en AE et + 437 millions d'euros en CP, soit respectivement + 3,7 % et + 3,3 %) qu'au programme 152 « Gendarmerie nationale » (- 168 millions d'euros en AE et + 200 millions d'euros en CP, soit respectivement - 1,5 % et + 1,8 %).

¹ Elle s'opère en présence de transferts de périmètre de faible ampleur.

**Comparaison des crédits ouverts en 2025 et prévus en 2026
pour la police (à gauche) et la gendarmerie nationales (à droite)**

(en millions d'euros, en %)



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

II. LE BUDGET POUR 2026 MARQUE UNE REPRISE BIENVENUE DANS LA HAUSSE DES EFFECTIFS

A. DES EFFECTIFS EN PROGRESSION TANT POUR LA POLICE QUE LA GENDARMERIE NATIONALE EN 2026, SELON UNE INTENSITÉ DIFFÉRENCIÉE

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.

Concrètement, 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 + 1 947 ETP²), **de même qu'en 2024** (+ 1 045 et + 1 139 ETP).

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 Contre un objectif de + 1 907 ETP.

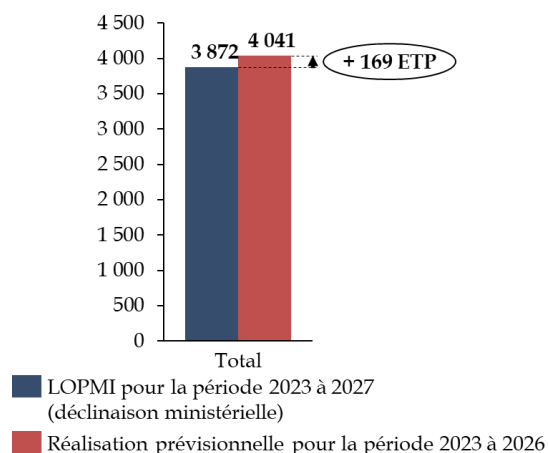
En 2025, alors que le schéma d'emplois attendu était de + 500 ETP pour la gendarmerie et de + 356 ETP pour la police nationale, il avait été gelé par la loi de finances initiale pour 2025. Si ce schéma d'emplois nul pouvait s'expliquer par la situation très dégradée des finances publiques, **il a induit des contraintes fortes** pour la réalisation des missions des forces de sécurité intérieure, dans un contexte sécuritaire toujours plus tendu. En dépit de redéploiements internes à chaque force, le schéma d'emplois nul **a freiné la réalisation de montées en charge dans certains domaines**, à l'image de l'ouverture de nouvelles brigades de gendarmerie et, pour ce qui concerne la police nationale, d'une intensification encore supérieure de la lutte contre l'immigration irrégulière, de l'ouverture de nouveaux centres de rétention administrative (CRA) et du renforcement de la lutte contre la criminalité organisée.

En 2026, un schéma d'emplois positif de + 1000 ETP est prévu pour la police nationale et de + 400 ETP pour la gendarmerie nationale.

Il en résulte que **le schéma d'emplois pluriannuel prévu par la LOPMI pour la police nationale (+ 3872 ETP d'ici 2027) serait atteint dès 2026**, avec une année d'avance sur l'échéance (+ 4 041 ETP entre 2023 et 2026). Néanmoins, il convient de prendre en compte le fait que **la LOPMI n'intégrait toutefois qu'en partie les objectifs fixés ces deux dernières années** concernant notamment la lutte contre la criminalité organisée, la mise en place du système d'entrée-sortie des frontières (système européen dit « EES »), ou encore le renforcement de la lutte contre l'immigration clandestine à Mayotte.

Programmation et exécution des schémas d'emplois entre 2023 et 2027 pour la police nationale

(en ETP)

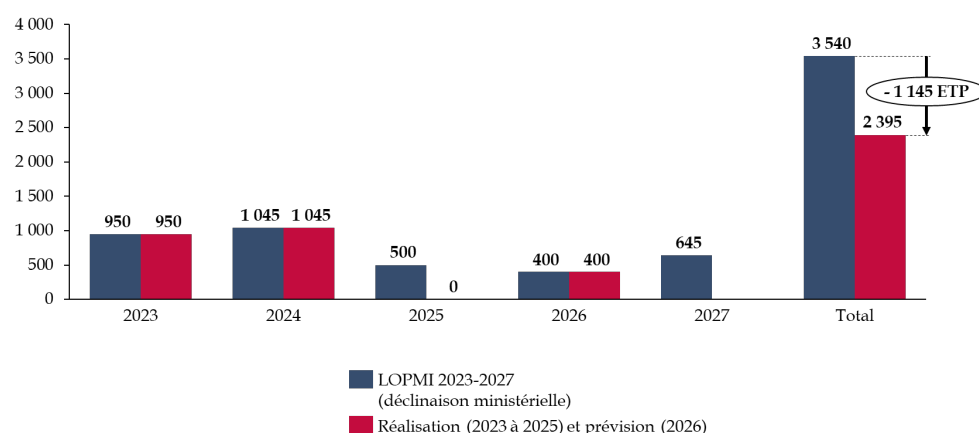


Source : commission des finances du Sénat, d'après les réponses au questionnaire du rapporteur spécial.

En revanche, pour ce qui concerne la **gendarmerie nationale**, il **demeurerait un écart de 1 145 ETP entre l'objectif prévu pour 2027 (+ 3 540 ETP) et les hausses d'effectifs réalisés entre 2023 et 2026 (+ 2 395 ETP)**. En effet, à la différence de la police nationale, le schéma d'emploi initialement prévu pour 2025 n'est pas rattrapé en 2026.

Programmation et exécution des schémas d'emplois entre 2023 et 2027 pour la gendarmerie nationale

(en ETP)



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

Les schémas d'emplois positifs en 2026 permettront de répondre à des besoins essentiels des forces de sécurité intérieure. Pour la **gendarmerie nationale**, ils seront **intégralement consacrés à l'ouverture de nouvelles brigades territoriales** (+ 400 ETP)¹, tandis que, s'agissant de la **police nationale**, ils viendront renforcer la **filière investigation** (+ 700 ETP) et la **police aux frontières** (+ 300 ETP).

Néanmoins, la **dynamique de création d'effectifs** devra être poursuivie à l'avenir pour répondre aux nombreux besoins.

B. LE DÉPLOIEMENT DES NOUVELLES BRIGADES DE GENDARMERIE POURRA REPRENDRE EN 2026

Le 2 octobre 2023, le Président de la République a présenté le plan de création des **239 nouvelles brigades de gendarmerie**, dont le principe avait été annoncé dans le cadre de la LOPMI². Elles s'ajoutent à la mise en place de 7 nouveaux escadrons de gendarmerie mobile (EGM), opérationnels depuis 2024. Ces brigades ont vocation à être créées dans tous les

¹ Voir infra.

² Dans le rapport annexé de la LOPMI, il est annoncé la création de 200 nouvelles brigades.

départements, en métropole comme dans les outre-mer. Elles doivent consister en 145 brigades mobiles et 94 brigades fixes sur l'ensemble du territoire national.

Selon les informations transmises au rapporteur spécial¹, le calendrier prévisionnel prévoyait initialement l'ouverture de 80 nouvelles brigades en 2024 puis de 57 en 2025. **Au 31 décembre 2024, les 80 premières brigades** (28 fixes et 52 mobiles) **étaient effectivement en place**, dans 64 départements de métropole et 8 départements ou collectivités d'outre-mer ; elles occupent un total de 618 ETP au 31 août 2025.

Toutefois, alors que les prévisions d'ouverture de nouvelles brigades sont étroitement corrélées avec celles de hausses d'effectifs, le gel des effectifs en 2025 a conduit à renoncer à la création de 57 brigades additionnelles cette année. Il n'apparaîtrait en effet pas possible d'ouvrir 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, **la création de 400 ETP en 2026 permettra d'ouvrir 58 brigades** (27 fixes et 31 mobiles, y compris dans 27 départements non concernés par les déploiements de 2024).

Dans ces conditions, le rapporteur spécial estime qu'**un rattrapage sera nécessaire en 2027 pour assurer le déploiement effectif des 239 nouvelles brigades à cet horizon, dont environ 100 resteraient à ouvrir après 2026.**

C. LA HAUSSE DES EFFECTIFS DE LA POLICE SERA CONSACRÉE ESSENTIELLEMENT À LA FILIÈRE INVESTIGATION ET À LA POLICE AUX FRONTIÈRES

En 2026, les effectifs supplémentaires affectés à la police nationale répondront à deux priorités principales, à savoir **le renforcement de la filière investigation et la lutte contre l'immigration clandestine.**

S'agissant **du renforcement de la filière investigation**, l'objectif est de mieux traiter la délinquance du quotidien, d'améliorer la lutte contre la criminalité organisée et de redynamiser l'attractivité de la filière, dans un contexte de réforme récente de son organisation. Ainsi, **700 ETP seront créés à cet effet en 2026**, afin notamment d'augmenter les capacités de traitement des stocks de procédure et de renforcer les capacités d'enquête. Cet effort s'accompagne du déploiement de nouveaux outils numériques d'aide à l'investigation et de la poursuite de la montée en compétence des agents.

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

S'agissant de la **lutte contre l'immigration clandestine**, 300 ETP seront créés, notamment pour permettre l'accroissement de la capacité des centres de rétention administrative (CRA). En outre, la direction nationale de la police aux frontières (DNPAF) est aujourd'hui confrontée à une série de défis majeurs, tels que la hausse de la pression migratoire et du nombre de personnes faisant l'objet d'une mesure d'éloignement, le maintien de la fluidité des contrôles dans les aéroports, la gestion des risques sécuritaires y compris terroristes, ainsi que l'adaptation aux évolutions géopolitiques et aux grands événements internationaux.

De nouveaux enjeux doivent être par ailleurs pris en compte, à l'image de la vigueur des filières de passeurs ou des conséquences matérielles de la décision du Conseil d'État du 2 février 2024, dite jurisprudence « *ADDE* », qui a alourdi les protocoles de prise en charge des étrangers en situation irrégulière. S'ajoutent la mise en œuvre du système européen d'entrée-sortie (EES), destiné à enregistrer les passages des ressortissants de pays tiers aux frontières extérieures de l'espace Schengen, et le plan « CRA 3000 », qui vise à porter la capacité d'accueil en CRA de 1 959 à 3 000 places en métropole d'ici 2029, nécessitant une progression parallèle des effectifs, estimée à 1 566 ETP par la DNPAF¹. Enfin, l'application à venir du pacte européen sur la migration et l'asile à compter de 2026 exigera des moyens humains complémentaires.

Si cette évolution va dans le bon sens, le rapporteur estime que **l'effort devra être prolongé et amplifié dans les années à venir en faveur de la police nationale**, y compris pour la **filière investigation**, dont la montée en puissance conditionne la qualité de la réponse pénale, et la **sécurisation des frontières**.

D. LE RENFORCEMENT DES RÉSERVES OPÉRATIONNELLES DE LA GENDARMERIE ET DE LA POLICE NATIONALES

Les **réserves opérationnelles** de la gendarmerie nationale et de la police nationale constituent pour chacune de ces forces un **levier stratégique essentiel**, à la fois pour assurer un renfort permanent d'effectifs et pour garantir une capacité de déploiement rapide en cas de besoin opérationnel accru.

L'**objectif de montée en puissance** de ces réserves, fixé par la LOPMI est particulièrement **ambitieux** : 50 000 réservistes pour la gendarmerie nationale et 30 000 pour la police nationale à l'horizon 2027.

¹ Réponses de la DGPN au questionnaire du rapporteur spécial.

1. La réserve de la police nationale

Créée en 2022, la **réserve opérationnelle de la police nationale (ROPN)** continue de se développer à un rythme soutenu. Elle comptait **10 938 réservistes au 30 juillet 2025**, contre 9 726 fin 2024. En 2024, le nombre moyen de vacations par réserviste s'est établi à 50 jours. Les réservistes sont principalement engagés dans des missions de patrouille, de sécurisation de la voie publique et des lieux ouverts au public, qui représentent près de la moitié des vacations annuelles.

Les retours des services employeurs soulignent une **intégration réussie** des réservistes, dont la présence semble contribuer à apporter un dynamisme nouveau aux unités opérationnelles. Sur cette base, le directeur général de la police nationale a décidé, selon les informations recueillies par le rapporteur spécial, de rehausser l'objectif initial de 30 000 réservistes à 40 000 d'ici 2030. Parallèlement, la composition de la réserve doit évoluer ; actuellement composée à 70 % d'anciens policiers, elle vise à devenir majoritairement civile (70 % de civils à l'horizon 2030), afin de diversifier les profils.

2. La réserve de la gendarmerie nationale

Plus ancienne que celle de la police nationale et déjà solidement structurée, la **réserve opérationnelle de la gendarmerie nationale** poursuit sa progression. Elle comptait **38 921 réservistes au 31 août 2025**, contre 36 418 fin 2024. Cette évolution s'accompagne d'un **effort budgétaire notable**. En 2026, les crédits de personnel dédiés à la réserve augmenteront d'un tiers (+ 24,4 millions d'euros), pour atteindre 100 millions d'euros, **effort que le rapporteur spécial salue**.

3. Des objectifs ambitieux nécessitant un accompagnement budgétaire durable

L'atteinte des **objectifs quantitatifs fixés par la LOPMI** suppose un **accompagnement qualitatif** : maintien d'un **nombre de jours d'emploi suffisant par réserviste**, renforcement du **niveau de formation initiale et continue**, et mise en œuvre de **mesures de fidélisation** adaptées.

Si les résultats obtenus témoignent d'une dynamique, **des efforts supplémentaires demeurent nécessaires** pour atteindre les cibles fixées. Le rapporteur spécial souligne qu'une montée en puissance durable des réserves ne saurait se concevoir sans moyens financiers pérennes et une politique de gestion des ressources humaines spécifique.

III. LES ÉVOLUTIONS BUDGÉTAIRES PRÉVUES POUR 2026 POUR LES DEUX FORCES

A. DES CRÉDITS DE PERSONNEL QUI DEMEURENT PRÉPONDÉRANTS

En 2026, les deux forces de sécurité intérieure enregistrent une **hausse de leurs dépenses de personnel** : **+ 368 millions d'euros** pour la police nationale (en AE/CP, soit **+ 3,1 %**) et **+ 167 millions d'euros** pour la gendarmerie nationale (soit **+ 1,9 %**). La progression des crédits de titre 2 représente ainsi **entre 83 % et 84 %** de la hausse globale des crédits des deux programmes.

Une part significative de cette augmentation est toutefois liée à la **contribution au CAS « Pensions »**. **Hors pensions**, la hausse des dépenses de titre 2 s'établit à **86 millions d'euros** pour la police nationale (**+ 1,1 %**) et à **125 millions d'euros** pour la gendarmerie nationale (**+ 2,5 %**), dont une partie relève de **l'évolution tendancielle de la masse salariale**.

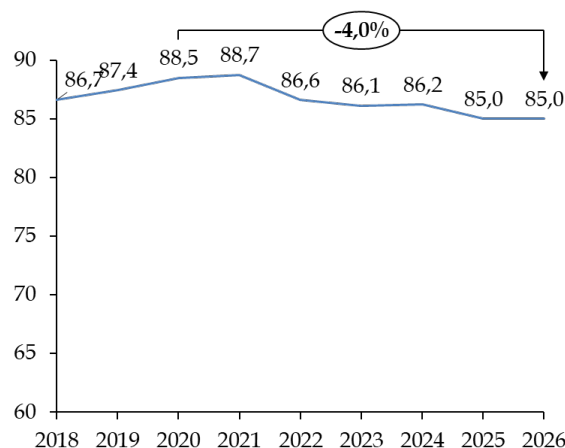
Pour la **police nationale**, cette évolution tient également à des **mesures catégorielles** pour un montant de **36,9 millions d'euros**, dont 36,6 millions d'euros au titre du protocole pour la modernisation des ressources humaines signé le 2 mars 2022. Ces mesures concernent notamment la revalorisation de la prime de voie publique (+ 13 millions d'euros), l'indemnité pour travail de nuit (+ 8 millions d'euros) et la réforme statutaire du corps d'encadrement et d'application (+ 8 millions d'euros).

Pour la **gendarmerie nationale**, la hausse s'explique principalement par une augmentation de + 24,4 millions d'euros destinée à la **réserve opérationnelle** et **l'extension en année pleine**, en 2026, des **mesures catégorielles** engagées en 2025, pour un coût total de + 44,4 millions d'euros, dont + 20 millions d'euros au titre du parcours de carrière rénové des officiers et + 15,5 millions d'euros au titre de la prime de voie publique.

En 2026, la **part des crédits de titre 2** dans les deux programmes demeure **globalement stable**, représentant **85 % des crédits en CP** (87 % pour la police nationale et 82,5 % pour la gendarmerie nationale).

**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)

**B. UNE PROGRESSION DIFFÉRENCIÉE DES CRÉDITS « HORS TITRE 2 »
POUR LES DEUX FORCES**

Pour les deux forces, en cumulé, les crédits « hors titre 2 » diminuent en AE (- 4,2 %, soit - 189 millions d'euros) et augmentent en CP (+ 2,8 %, soit + 103 millions d'euros). Ils se décomposent essentiellement en dépenses de fonctionnement (2,84 milliards d'euros en CP) et d'investissement (862 millions d'euros).

La police nationale voit ses crédits hors dépenses de personnel progresser tant en AE qu'en CP (+ 146 millions d'euros en AE, soit + 6,9 %, et + 70 millions d'euros en CP, soit + 4,0 %), quand ceux de la gendarmerie nationale sont en recul en AE (- 335 millions d'euros, soit - 14,3 %) et en augmentation en CP (+ 33 millions d'euros, soit + 1,7 %).

S'agissant de la gendarmerie nationale, il convient de souligner qu'une part importante de la baisse d'AE provient de mouvements pluriannuels récurrents, en particulier sur les loyers, l'énergie et les moyens lourds de projection et d'intervention, pour un total net de - 285 millions d'euros. Pour la police nationale, on observe le même phénomène sur certains marchés (fluides, immobilier, convention « Voyager et protéger », carte de circulation), qui ne produisent pas d'engagements nouveaux en 2026, à la différence de 2025.

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 vue¹. Pour la **police nationale**, elles s'établissent en 2026 à 1,804 milliard d'euros en CP, soit un niveau inférieur d'environ 22 millions à ce que prévoyait la LOPMI. Pour la **gendarmerie nationale**, elles s'établissent à 1,939 milliard d'euros, soit un niveau supérieur de 101 millions d'euros à l'objectif de la LOPMI.

1. La hausse des crédits hors titre 2 de la police nationale se concentre principalement sur les dépenses au profit notamment de l'immobilier et des véhicules

La progression des crédits hors dépenses de personnel au sein du programme 176 « Police nationale » vise à soutenir la **sécurité du quotidien** et à **améliorer l'efficacité opérationnelle** des unités. Les efforts portent principalement sur la transformation numérique, le renouvellement automobile et l'immobilier.

Pour la **police nationale**, la hausse des **CP** hors « titre 2 » (+ 70 millions d'euros) se réalise au bénéfice principalement :

- en fonctionnement, des moyens mobiles (+ 7 millions d'euros²), et de **l'immobilier** (+ 11 millions d'euros) ;

- en **investissement**, de l'acquisition de **moyens mobiles** (+ 28 millions d'euros), du **numérique** (+ 4 millions d'euros) et de **l'immobilier** (+ 3 millions d'euros).

Par ailleurs, la hausse des **AE**, plus significative (+ 146 millions d'euros), résulte d'un mouvement contraire de :

- baisse des dépenses de **fonctionnement**, qui concerne notamment le fonctionnement courant des services pour - 144 millions d'euros et les dépenses immobilières pour - 62 millions d'euros ; ces évolutions sont liées, selon les informations recueillies par le rapporteur spécial, à de moindres besoins en engagements cette année, du fait de fluctuations pluriannuelles³ ;

- hausse des dépenses **d'investissement**, qui concerne notamment l'acquisition de **moyens mobiles** pour + 51 millions d'euros, le **numérique** pour + 210 millions d'euros (au profit notamment du plan de vidéoprotection pour Paris, ainsi que de la poursuite de grands projets numériques et de projets stratégiques pour le renseignement) et **l'immobilier** pour + 46 millions d'euros.

¹ Voir tableaux supra.

² À ce niveau de granularité, la comparaison est réalisée entre les projets de loi de finances pour 2025 et pour 2026, sans prise en compte des ajustements mineurs ayant été intégrés au budget final de la police tel que résultant de la loi de finances initiale pour 2025.

³ Voir supra.

S'agissant de l'**immobilier**, la **hausse des prévisions d'engagements en investissement** par rapport aux exercices précédents traduit la volonté d'**assurer la continuité des opérations pluriannuelles déjà engagées**, notamment celles des hôtels de police de Nice et de Valenciennes, tout en permettant le **lancement de nouveaux projets à fort enjeu opérationnel** demeurés jusqu'à présent sans financement.

Les principales livraisons prévues en 2026 concernent l'hôtel des polices de Nice, les hôtels de police d'Annecy et de Cayenne, ainsi que les commissariats de Vichy et du Kremlin-Bicêtre. Ces réalisations participent au redressement du parc immobilier de la police nationale, dont la modernisation constitue un levier déterminant d'attractivité et d'efficacité opérationnelle.

S'agissant du **renouvellement du parc automobile**, le rapporteur spécial rappelle qu'un **objectif minimal de 2 500 véhicules acquis par an** demeure nécessaire pour garantir le maintien en condition opérationnelle des forces, pour un **coût annuel estimé à environ 100 millions d'euros en AE**. En **2024**, seuls **1 305 véhicules** avaient pu être renouvelés, tandis que le budget pour **2025** prévoit l'acquisition de **1 263 véhicules**. Sous réserve du dégel des crédits en fin de gestion, le responsable de programme pourrait porter l'enveloppe à 93,6 millions d'euros en AE et 99,3 millions d'euros en CP, permettant de passer commande d'environ **2 200 véhicules**.

Pour 2026, les crédits inscrits au projet de loi de finances permettent de **mobiliser 116 millions d'euros en AE et 103 millions d'euros en CP**, correspondant à l'**acquisition d'environ 2 900 véhicules**. Le rapporteur spécial se félicite de cette progression, qui traduit un effort réel de rattrapage, tout en restant **vigilant quant aux effets des éventuels gels de crédits**, susceptibles de compromettre la réalisation effective des commandes.

2. La gendarmerie nationale connaît une évolution contrastée de ses crédits hors « titre 2 »

Pour la **gendarmerie nationale**, le budget pour 2026 permet de **couvrir les besoins essentiels au bon fonctionnement des forces**, sans toutefois répondre à l'ensemble des attentes, en particulier en matière d'**investissement**, où une **priorisation** des opérations s'est révélée nécessaire.

S'agissant des **dépenses de fonctionnement**, la priorité demeure la **préservation de l'activité opérationnelle**, notamment celle de la gendarmerie mobile. En matière d'**investissement**, la programmation 2026 poursuit la **relance de l'effort immobilier** engagée depuis plusieurs exercices, avec le **maintien d'une trajectoire de crédits d'environ 400 millions d'euros par an**, effort que le rapporteur spécial salue.

La nécessité de poursuivre le redressement de l'investissement immobilier pour la gendarmerie nationale

Le rapporteur spécial a présenté un **rapport de contrôle** sur l'immobilier de la gendarmerie nationale en 2024¹.

L'immobilier constitue une **fonction stratégique** pour la gendarmerie nationale, en raison notamment de l'**obligation de logement en caserne** pour les militaires et leurs familles. Le parc immobilier, qui représente près de **11 millions de mètres carrés**, reste marqué par une **dette grise importante** sur le parc domanial et par le **coût croissant du parc locatif**.

Pour y remédier, le rapporteur spécial recommande de **pérenniser les modes de financement innovants**, tels que les **marchés de partenariat**, et de **consolider la participation des collectivités locales** au déploiement des nouvelles brigades territoriales. Il apparaît, de ce point de vue, **nécessaire de rehausser les coûts-plafonds** fixant les loyers versés par la gendarmerie aux collectivités et aux bailleurs sociaux, afin d'assurer la **viabilité économique** des projets d'extension du parc locatif².

Il convient, enfin, de mieux hiérarchiser les priorités et de planifier à moyen terme les investissements immobiliers.

Pour **2026**, les crédits d'investissement dédiés à l'immobilier s'établissent à 352,8 millions d'euros en AE et 278,9 millions d'euros en CP, soit une hausse respective de + 57,6 millions d'euros et + 103,4 millions d'euros par rapport au projet de loi de finances pour 2025.

Ces crédits permettront de financer, d'une part, les **réhabilitations prioritaires** de plusieurs emprises domaniales (Dijon : 60 millions d'euros ; Lodève : 27 millions d'euros ; Antibes : 20 millions d'euros ; Wissembourg : 15 millions d'euros) et, d'autre part, la **construction de nouveaux casernements** pour les escadrons de gendarmerie mobile (Hyères : 27 millions d'euros ; Thionville, Villeneuve-d'Ascq et Joué-lès-Tours : 3 millions d'euros chacun) ainsi que d'autres projets majeurs, notamment à **Saint-Astier** (10 millions d'euros).

Les **dépenses d'entretien du casernement** atteindront **83,7 millions d'euros en CP**, en progression de 17 millions d'euros, avec l'objectif d'atteindre à terme un **niveau annuel de 100 millions d'euros**, pleinement justifié au regard de l'état du parc.

Enfin, **23 millions d'euros** seront consacrés en 2026 à la **préparation du projet « Cap Satory »**, programme immobilier d'envergure dont la **signature du marché de partenariat est prévue fin 2027**.

Source : commission des finances

La légère hausse des **CP** hors « titre 2 » (+ 33 millions d'euros), résulte de mouvements inverses :

- en **fonctionnement**, alors que les crédits en faveur des systèmes d'information et de communication se réduisent de - 70 millions d'euros, témoignant de l'impact des arbitrages budgétaires ayant dû être réalisés³, ceux

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 Voir infra.

dédiés à l'immobilier progressent (+ 32 millions d'euros, dont 15 millions d'euros au titre des loyers et 17 millions d'euros pour l'entretien), tout comme les dépenses d'équipement (+ 9 millions d'euros), et celles dédiées aux moyens lourds de projection et d'intervention (+ 13 millions d'euros) ;

- en **investissement**, alors que les **crédits en faveur des moyens mobiles reculent** (- 57 millions d'euros¹), **ceux dédiés à l'immobilier progressent de 103 millions d'euros**.

Les lecteurs automatisés de plaques d'immatriculation (LAPI)

Autorisés par la loi n° 2003-239 du 18 mars 2003, les **lecteurs automatisés de plaques d'immatriculation (LAPI)** permettent la **captation et le traitement automatisé des données signalétiques des véhicules** dans le but de prévenir et de réprimer le terrorisme, la criminalité organisée, le vol et le recel de véhicules, ou encore la contrebande en bande organisée. Régis par les articles L. 233-1 à L. 233-2 du code de la sécurité intérieure, ces dispositifs peuvent être mis en œuvre, à l'échelle nationale, par la police, la gendarmerie et les douanes, notamment dans les zones frontalières, portuaires, aéroportuaires et sur les grands axes de transit.

Le rapporteur spécial souligne que ces outils, particulièrement efficaces, demeurent **insuffisamment déployés en France** au regard des pratiques observées chez nos voisins européens. Il recommande en conséquence **une augmentation significative de leur nombre**, ainsi qu'une **centralisation du traitement des données** auprès de la gendarmerie nationale, compétente sur la majeure partie du territoire.

Source : commission des finances

La nette baisse des **AE** hors « titre 2 » (- 335 millions d'euros), qui s'explique pour une part significative par des mouvements pluriannuels classiques², résulte de mouvements suivants :

- en **fonctionnement**, une hausse de 197 millions d'euros au profit des moyens lourds de projection et d'intervention (en raison de la conclusion d'un marché pluriannuel de maintien en condition opérationnelle d'hélicoptères), compensée par une nette réduction des crédits immobiliers (- 432 millions d'euros, du fait d'une fluctuation pluriannuelle des engagements sur les loyers, les fluides et l'énergie) et une **baisse des dépenses en faveur des systèmes d'information et de communication** (- 54 millions d'euros). Cette dernière baisse, observable aussi en CP, et qui porte sur des renoncements à la montée en puissance de certains équipements et au lancement de nouveaux projets, **manifeste les conséquences des arbitrages** rendus nécessaires par un niveau de crédits hors « titre 2 » qui demeure limité ;

¹ Voir infra.

² Voir supra.

- en investissement, une nette baisse des crédits en faveur des moyens mobiles (- 81 millions d'euros¹) et une hausse des crédits immobiliers (+ 58 millions d'euros).

Point d'alerte sur les moyens mobiles et les hélicoptères de la gendarmerie nationale

Dans un contexte de **crédits hors « titre 2 » limités** et d'arbitrages en faveur de l'activité opérationnelle et de l'immobilier, les **crédits d'investissement consacrés aux moyens mobiles** enregistrent en 2026 une **baisse très marquée**, de près de **trois quarts en AE** et de **moitié en CP**, pour s'établir à **24 millions d'euros en AE** et **49 millions d'euros en CP**, un niveau particulièrement faible, comparable à 2024. Ce montant ne permettra le **renouvellement que de 600 à 700 véhicules**, très en deçà du besoin annuel estimé à **3 750 unités**.

Les **véhicules constituent pourtant un outil essentiel** pour les unités territoriales, couvrant **96 % du territoire national**. Le rapporteur spécial appelle en conséquence à **un effort budgétaire renforcé** pour garantir la continuité opérationnelle des forces.

Par ailleurs, le **faible nombre d'hélicoptères disponibles** conduit déjà à **restreindre certaines missions**, plusieurs sections aériennes ayant été fermées temporairement. Les appareils de type **Écureuil** ne pourront en outre plus voler au-delà de 2029. Le rapporteur souligne donc la nécessité d'**affermir la tranche complémentaire du marché conclu avec Airbus**, portant sur **22 hélicoptères H145** pour un coût pluriannuel de **355 millions d'euros**. À défaut, certaines missions critiques, comme le **secours en montagne**, pourraient ne plus être assurées par la gendarmerie. Pour mémoire, la commission des finances du Sénat a demandé à la Cour des comptes² la réalisation d'une enquête sur le secours en montagne, qui implique tant la gendarmerie que la police nationale et la sécurité civile. Celle-ci est en cours.

Source : commission des finances

¹ Voir infra.

² En vertu du 2° de l'article 58 de la loi organique n° 2001-692 du 1^{er} août 2001 relative aux lois de finances (Lolf).

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 DONT LES RÉSULTATS DOIVENT ÊTRE ENCORE AMÉLIORÉS

A. UNE POLITIQUE STRUCTURELLEMENT 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 sûreté et la protection de l'ensemble des usagers de la route**, repose sur trois grands objectifs :

- **responsabiliser les usagers** à travers la formation, l'information, la sensibilisation, la réglementation et la sanction ;

- **améliorer la sécurité des infrastructures**, notamment par la signalisation et la sécurisation des axes ;

- **accompagner l'évolution des mobilités** afin de garantir une sécurité renforcée pour tous (encadrement de l'aide à la conduite, prévention des situations accidentogènes, accompagnement de l'utilisation des nouveaux moyens de mobilité, *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, des familles, de l'autonomie et des personnes handicapées (sensibilisation aux risques pour la santé et organisation de la chaîne des secours et de soins d'urgence), ministère du travail et des solidarités (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).

La loi n° 2025-622 du 9 juillet 2025 créant l'homicide routier et visant à lutter contre la violence routière procède de cette démarche. Parmi ses dispositions, figurent la création de délits spécifiques d'homicide et blessures routiers et la délictualisation des grands excès de vitesse. Parallèlement, la loi porte une attention particulière aux victimes et aux familles de victimes, y compris en intégrant l'information obligatoire des parties civiles de la date d'audience pour les affaires pénales. En outre, elle renforce le volet prévention, notamment en étendant le champ des délits assimilés, au regard de la récidive, aux faits de conduite sans permis et en renforçant les sanctions administratives, à l'image de l'immobilisation du véhicule.

Source : commission des finances

Le coût de la politique de sécurité routière est estimé, d'un point de vue interministériel, à environ **5,05 milliards d'euros en 2026 en CP**, en hausse d'environ 25 millions d'euros par rapport à 2025. 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 » (1,05 milliard d'euros) et 217 « Conduite et pilotages des politiques de l'économie, du développement et de la mobilité durables » (556 millions d'euros) ;

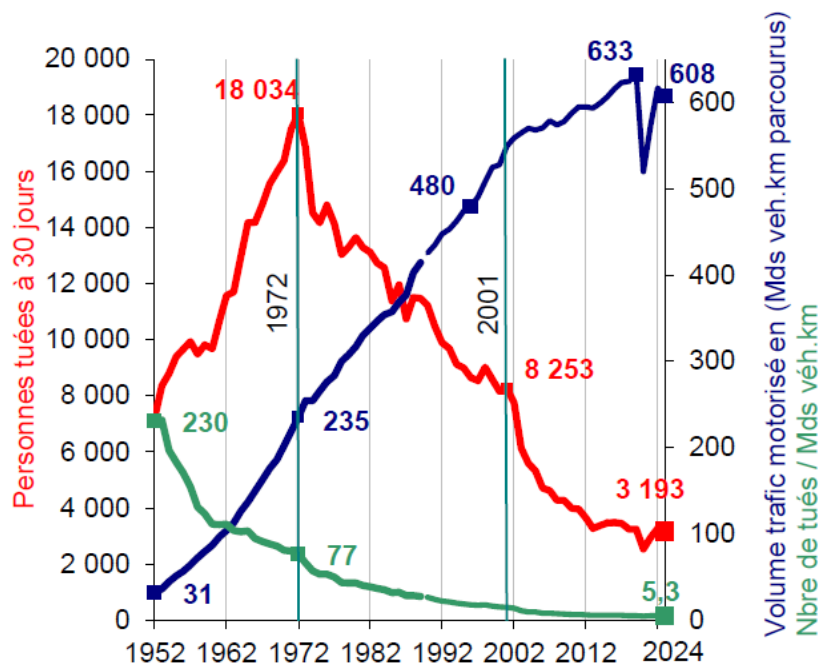
- « **Sécurités** » : *via* les programmes 152 « Gendarmerie nationale » (1,02 milliard d'euros), 176 « Police nationale » (598 millions d'euros), mais également 207 « Sécurité et éducation routières » (82 millions d'euros) ;

- 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 » (807 millions d'euros) et 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière » (344 millions d'euros).

B. UNE POLITIQUE QUI PRODUIT DES RÉSULTATS, MAIS QUI DOIVENT ENCORE ÊTRE AMÉLIORÉS

Les **résultats de la politique de sécurité routière s'apprécient principalement à travers l'évolution du nombre d'accidents et de victimes de la route**. Après un pic historique de **plus de 18 000 décès en 1972**, la mortalité routière a connu une **baisse tendancielle** sur plusieurs décennies. Les comparaisons doivent toutefois exclure la période 2020-2021, marquée par les restrictions de circulation liées à la crise sanitaire. L'année 2019 reste ainsi la référence pour les analyses récentes.

Évolution de la mortalité routière annuelle en France métropolitaine de 1952 à 2024



Source : Observatoire national interministériel de la sécurité routière

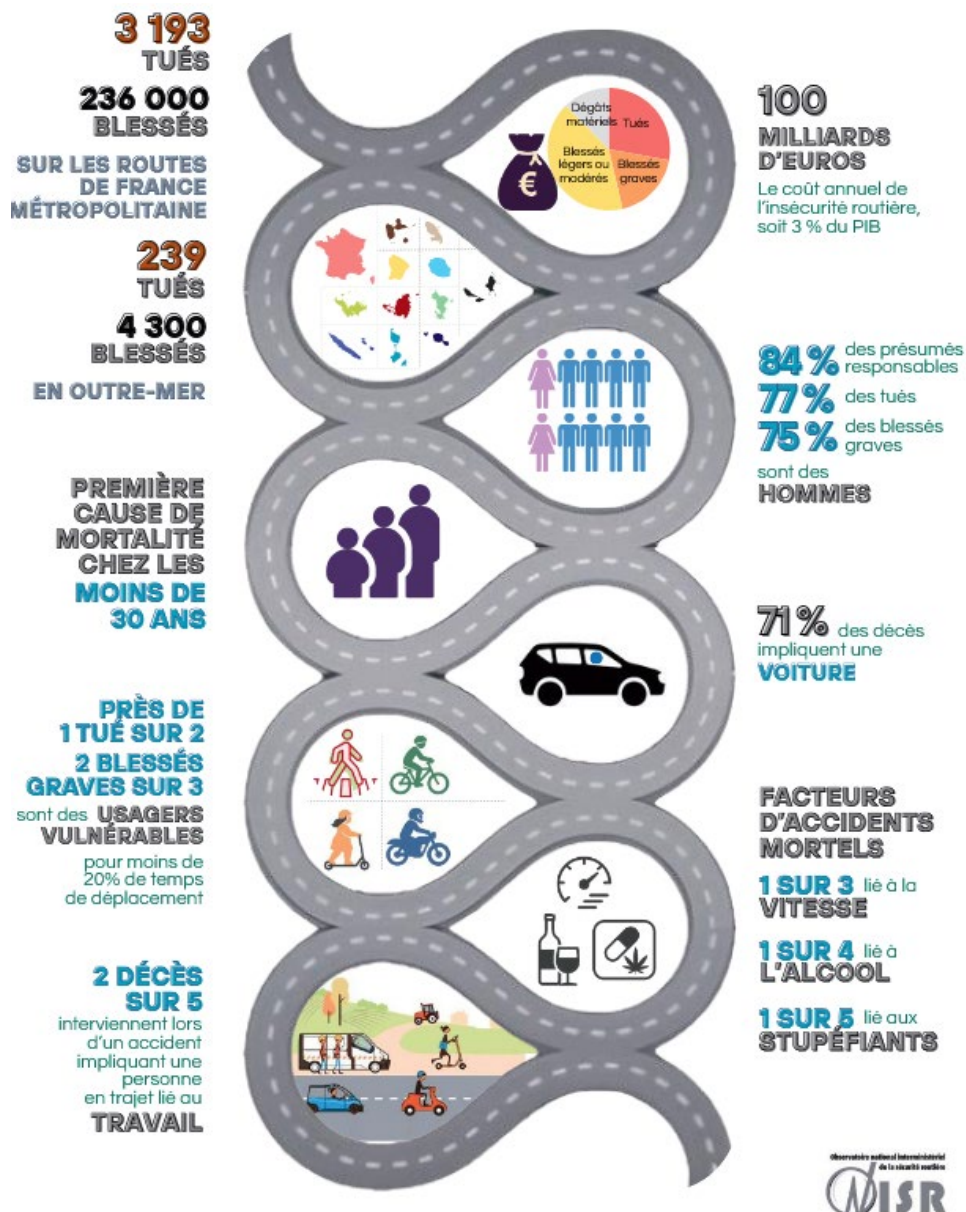
En 2024, 3 432 personnes ont perdu la vie sur les routes de France (+ 1 % par rapport à 2023), dont 3 193 en métropole (+ 0,8 %) et 239 dans les outre-mer (+3,5 %)¹. Ce niveau demeure inférieur de 1,9 % à celui de 2019 (3 498 décès). En métropole, environ 236 000 blessés ont été recensés, dont près de 16 000 blessés graves en 2024.

Sur les neuf premiers mois de 2025, 2 428 décès ont été enregistrés en métropole (+ 4,2 % par rapport à 2024), et 195 dans les outre-mer (+ 27,5 %). Ces chiffres, bien qu'en hausse, restent en deçà des niveaux de 2019².

¹ La sécurité routière en France, Bilan de l'accidentalité de l'année 2024, ONISR, septembre 2025.

² Baromètres du mois de septembre 2025, ONISR.

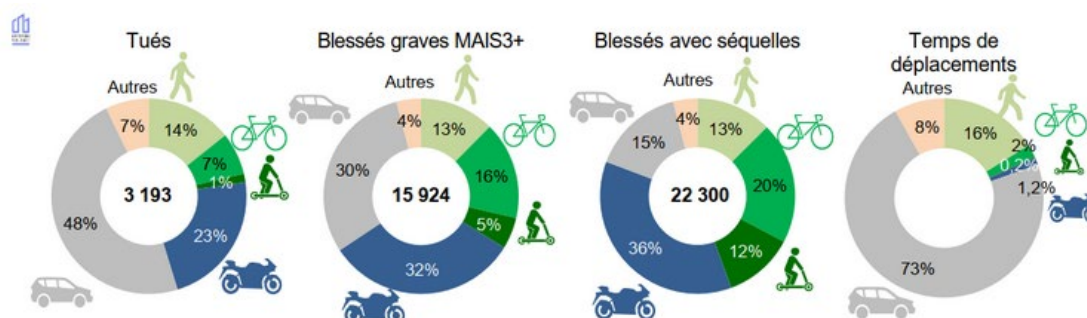
Chiffres clés 2024 de la sécurité routière (en France métropolitaine)



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière

La part des **usagers vulnérables** (piétons, cyclistes, utilisateurs d'engins de déplacement personnels motorisés et usagers de deux-roues) continue de progresser : en 2024, les occupants de voitures ne représentent plus que **48 % des personnes tuées**, bien que **71 % des décès** impliquent un véhicule automobile.

Répartition de l'accidentalité par types de mobilité en 2024

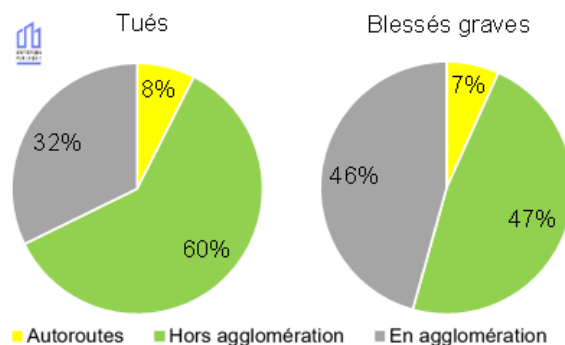


Note : MAIS3+ : niveau de lésion égal ou supérieur à 3 sur une échelle de 1 à 6.

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière

Les **hommes** demeurent nettement surreprésentés (84 % des présumés responsables et 77 % des décès). Environ un accident sur trois est lié à la **vitesse**, un sur quatre à l'**alcool** et un sur cinq aux **stupéfiants**, ces facteurs pouvant être cumulés. Les **routes hors agglomération concentrent 60 % des décès** et 47 % des blessés graves, tandis que les autoroutes demeurent proportionnellement beaucoup moins accidentogènes.

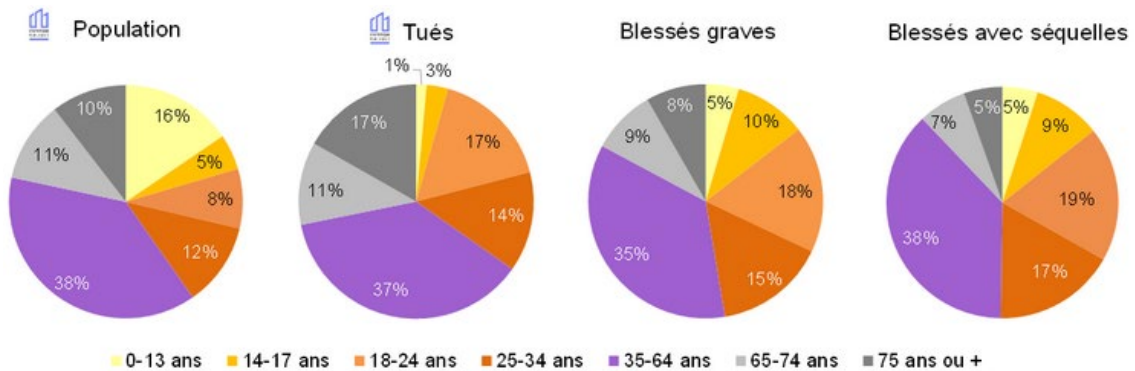
Répartition des tués et des blessés graves par types de routes en 2024



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière

Les **jeunes**, en particulier de 18 à 24 ans, sont **sur-représentés parmi les tués et les blessés graves ou avec séquelles**. Il en va de même s'agissant des personnes de 25 à 34 ans, quoique dans des proportions moins importantes.

Répartition des personnes accidentées par âge en 2024



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière

Au regard des auditions menées et des données disponibles, le rapporteur spécial estime que la politique de sécurité routière, bien qu'engageant déjà fortement les forces de l'ordre et les autres administrations concernées, **nécessite encore un renforcement de l'action publique**. Les efforts doivent notamment porter sur :

- une **politique de formation et de prévention** plus ambitieuse, particulièrement à destination des jeunes ;
- une **communication nationale renouvelée**, permettant de renforcer la culture de sécurité routière de la population ;
- une meilleure intégration du travail des **associations** et des **collectifs de victimes**.

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

Le programme 207 « Sécurité et éducation routières », **rattaché à la mission « Sécurités » depuis 2013** et qui ne porte pas de dépenses de personnel¹, regroupe des crédits représentant environ 0,32 % de la mission en 2026. Ils 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 2025	PLF 2026	Évolution PLF 2026 / LFI 2025 (volume)	Évolution PLF 2026 / LFI 2025 (%)	FDC et ADP attendus en 2026
01 – Observation, prospective, réglementation et soutien au programme	AE	7,9	7,9	0	0,0 %	0,0
	CP	7,9	7,9	0	0,0 %	0,0
02 – Démarches interministérielles et communication	AE	49,3	49,3	0	0,0 %	0,1
	CP	48,7	48,7	0	0,0 %	0,1
03 – Éducation routière	AE	26,5	26,5	0	0,0 %	0,0
	CP	25,6	25,6	0	0,0 %	0,0
Total programme 207	AE	83,6	83,6	0	0,0 %	0,1
	CP	82,1	82,1	0	0,0 %	0,1

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

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

En 2026, le programme 207 « Sécurité et éducation routières » connaît une **stabilité de ses crédits** par rapport à la loi de finances initiale pour 2025, tant à l'échelle du programme que de ses actions. Les crédits s'élèvent à **83,6 millions d'euros en AE** et à **82,1 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 2026**.

¹ Les emplois sont inscrits au programme 216 « Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur » de la mission « Administration générale et territoriale de l'État ».

**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 (pour mémoire)	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

Les **dépenses de communication** destinées au grand public représentent environ **18 millions d'euros** en 2026. Ces moyens permettent de financer les **campagnes nationales de sensibilisation** (lutte contre l'alcool et les stupéfiants au volant, contre l'usage du téléphone, *etc.*), la communication numérique sur les réseaux sociaux et les sites dédiés, ainsi que diverses actions locales de communication.

Les **actions locales et partenariats avec les associations de sécurité routières** mobilisent pour leur part près de **14 millions d'euros**. Cette enveloppe finance des actions menées directement par les services de l'État, les subventions accordées aux associations de sécurité routière, ainsi qu'une dotation spécifique au bénéfice des départements et régions d'outre-mer.

L'**organisation des examens du permis de conduire** représente un coût estimé à **17 millions d'euros**, tandis que la **formation des personnels** mobilise environ **4 millions d'euros**. Dans un contexte de hausse des délais pour présenter le permis de conduire, un plan pluriannuel prévoyait la **création de 100 postes d'inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR)** sur la période 2023-2026, en complément du remplacement des départs. **53 postes ont été créés en 2023 et 2024**, aucun en 2025, et **10 créations supplémentaires** sont envisagées en 2026.

Enfin, une **priorité particulière** demeure la **lutte contre la conduite après usage de stupéfiants**, qu'il conviendrait sans doute de renforcer encore. La dotation pour l'**acquisition des kits salivaires de dépistage et de confirmation** s'établit en 2026 à **4,1 millions d'euros**, afin de soutenir l'intensification des contrôles réalisés par les forces de l'ordre. Selon les données transmises au rapporteur spécial, 1,2 million de dépistages de stupéfiants ont été effectués en 2024 (+ 21,4 % par rapport à 2023). À titre de comparaison, le nombre de contrôles d'alcoolémie demeure toutefois supérieur à 8 millions par an.

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

A. UN COMPTE À L'ARCHITECTURE COMPLEXE, FAISANT L'OBJET D'AJUSTEMENTS EN 2025 ET 2026

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 larges³. Son architecture, qui fait l'objet d'ajustements en 2025 et 2026, est devenue aujourd'hui complexe.

1. Le CAS « Radars » est composé de deux sections finançant des dépenses de diverses natures

Le CAS repose sur une architecture à **deux sections** regroupant **quatre programmes**.

Depuis 2017, la **section 1 « Contrôle automatisé »** ne comprend que le seul **programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière »**, qui finance le déploiement et la maintenance du parc de radars, le traitement automatisé des infractions (par l'ANTAI⁴ et son centre national de traitement) ainsi que la gestion du permis à points.

La **section 2 « Circulation et stationnement routiers »** regroupe trois programmes :

- le **programme 753 « Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers »**, chargé notamment du déploiement du **procès-verbal électronique (PVe)**, outil de dématérialisation et de modernisation de la gestion des amendes ;

- 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 »**, qui reverse une partie des recettes des amendes aux collectivités pour financer des projets locaux liés à la sécurité routière ou aux transports en commun ;

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

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 ».

³ Voir infra.

⁴ L'Agence nationale de traitement automatisé des infractions.

2. Des recettes issues des amendes et réparties selon un schéma encadré

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 produit des autres amendes de la police de la circulation forfaitaires, dites « **AF hors radars** », et des amendes forfaitaires majorées, dites « **AFM** » (radars et hors radars).

Néanmoins, le « CAS Radars » ne bénéficie pas de l'affectation de la **totalité des recettes résultant de ces amendes**. C'est l'article 49 de la loi de finances initiale pour 2006¹ qui fixe les règles de répartition de ces recettes.

Pour les « AF radars » :

- une **première fraction** vient abonder la **section 1 « Contrôle automatisé »** du CAS, dans le respect d'un **plafond** défini par l'article 49 de ladite loi, aujourd'hui fixé à 336,65 millions d'euros ;

- 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 loi, aujourd'hui fixé à 170 millions d'euros. 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 fractions, le solde revient au Fonds pour la modernisation de l'investissement en santé (**FMIS**), dans la limite de 26 millions d'euros, 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.

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

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

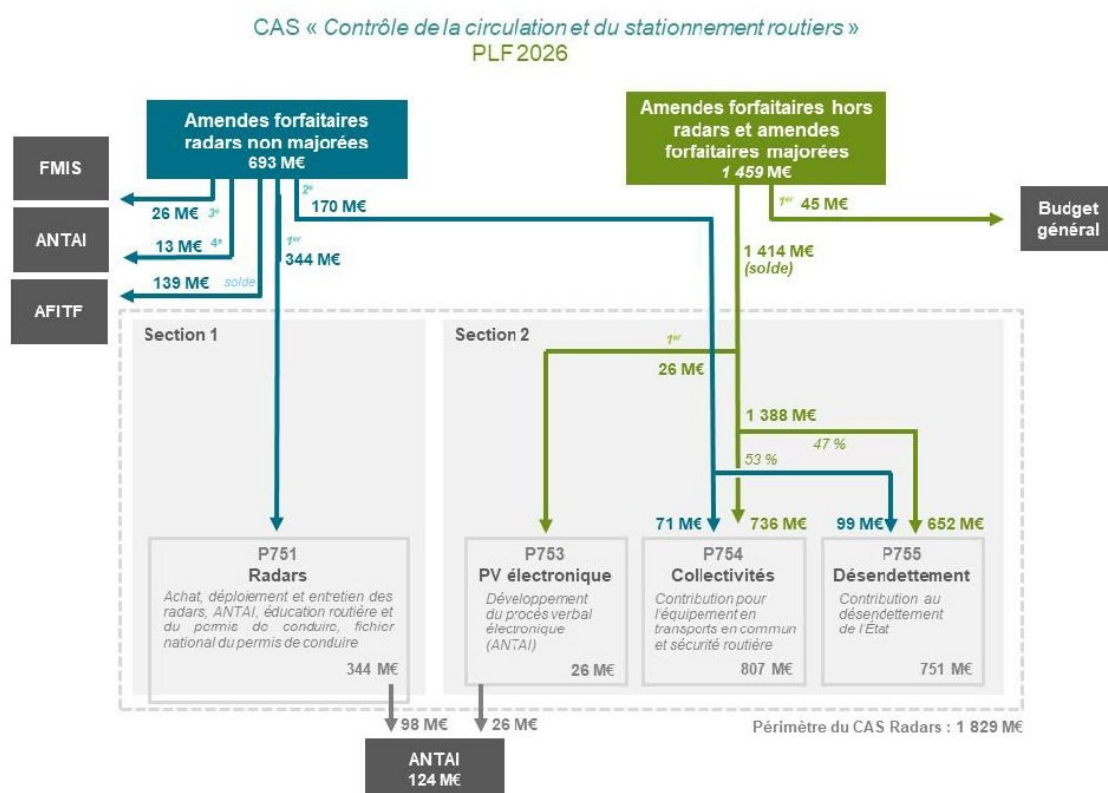
- le **solde** vient alimenter la **section 2 du CAS** dont une première fraction est fléchée vers le **programme 753** ; une seconde fraction est ensuite répartie entre le **programme 754 pour 53 %**, et le **programme 755, pour 47 %**.

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

Ce schéma de répartition des recettes au sein du CAS Radars s'applique tant aux recettes prévues en loi de finances initiale qu'aux éventuelles 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.

Le **schéma** suivant récapitule les affectations des deux recettes entre les deux sections et les quatre programmes décrits *supra*.

Schéma d'affectation du produit des amendes routières en 2026



Source : projet annuel de performances « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers », annexé au projet de loi de finances pour 2026

Les ajustements de l'architecture du CAS prévus par la loi de finances initiale pour 2025 et l'article 38 du projet de loi de finances pour 2026

L'article 130 de la **loi de finances pour 2025** a modifié l'article 49 de la loi de finances pour 2006, pour, d'une part, minorer de 3,3 millions d'euros le niveau du plafond d'affectation des recettes des AF Radars à la première section du compte (programme 751). Le plafond est ainsi passé de 339,95 millions d'euros à 336,65 millions d'euros. D'autre part, elle a créé une affectation directe d'une fraction du produit des AF Radars à l'ANTAI¹. Cette affectation de recettes est sans lien avec la subvention déjà versée à l'ANTAI au titre des programmes 753 et 754, à savoir 124 millions d'euros en 2026.

L'article 38 du projet de loi de finances pour 2026 **prévoit de relever de 8 millions d'euros le plafond du produit des AF Radars affectées à la première section du compte** - de 336,65 millions d'euros à 344,65 millions d'euros -, afin de tirer les conséquences de la hausse des crédits prévue pour le programme 751 afin de **financer les coûts pour l'Etat associés au lancement du marché de nouveaux dispositifs de contrôle automatisé déployés par les collectivités territoriales**, en application de la loi du 21 février 2022 dite « 3DS »².

Source : commission des finances

En 2026, alors que les amendes devraient produire un rendement cumulé de 2,152 milliards d'euros, 1,928 milliard d'euros reviendrait au CAS « Radars ». En effet 224 millions d'euros, soit 10,4 % du produit des amendes, n'entrent pas dans son périmètre et alimentent directement l'AFITF (139 millions d'euros), le budget général de l'État (45 millions d'euros), le FMIS (26 M€) et l'ANTAI (13 millions d'euros)³.

Certaines affectations de recettes des amendes, comme celle de 45 millions d'euros au budget général, ne présentent ainsi aucun lien avec la sécurité ou les infrastructures routières. C'est le cas également, au sein du périmètre des dépenses du CAS, des crédits qui alimentent le programme 755 « Désendettement de l'État », soit 38,9 % des crédits (751 millions d'euros) du compte.

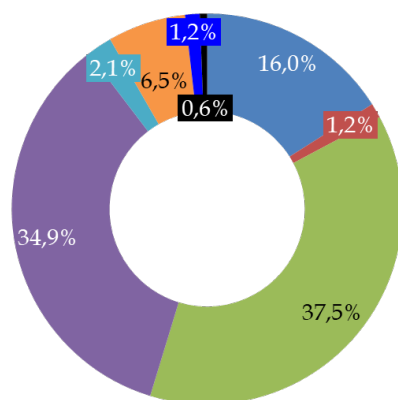
Au total, ce sont donc **environ 800 millions d'euros des dépenses qui ne présentent aucun lien avec la sécurité ou les infrastructures routières, soit plus d'un tiers des recettes des amendes (37,0 %).**

¹ Voir supra.

² Voir infra. 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.

³ Selon la ventilation exposée supra.

Ventilation de l'affectation des recettes des amendes en 2026



- 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 (affectation de recettes)

Source : commission des finances, d'après les données du projet annuel de performances « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers », annexé au projet de loi de finances pour 2026

B. UNE 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 augmentation des recettes affectées au CAS d'environ 3,5 % en 2026

En 2026, les recettes du CAS « Radars » sont prévues en hausse de 3,5 % en AE/CP (+ 64,5 millions d'euros) par rapport à 2025, pour s'établir à 1,93 milliard d'euros, comme les dépenses¹. Le solde prévisionnel du compte est nul.

La hausse des recettes du CAS provient des « AFM » et des « AF hors radars » affectées au CAS, en hausse de 4,2 % (+ 56,5 millions d'euros), tandis que les « AF radars » affectées au CAS sont en légère hausse également

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

(+ 1,6 %, soit + 8,0 millions d’euros), comme le permet l’article 38 du projet de loi de finances pour 2026¹.

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

(en millions d’euros et en pourcentage)

		LFI 2025	PLF 2026	Évolution PLF 2026 / LFI 2025 (volume)	Évolution PLF 2026 / LFI 2025 (%)
751 – Structures et dispositifs de sécurité routière	AE	336,3	344,3	+ 8,0	+ 2,4 %
	CP	336,3	344,3	+ 8,0	+ 2,4 %
755 – Désendettement de l’État	AE	724,9	751,4	+ 26,6	+ 3,7 %
	CP	724,9	751,4	+ 26,6	+ 3,7 %
754 – Contribution à l’équipement des collectivités territoriales pour l’amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	AE	776,8	806,7	+ 30,0	+ 3,9 %
	CP	776,8	806,7	+ 30,0	+ 3,9 %
753 – Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	AE	26,2	26,2	0,0	0,0 %
	CP	26,2	26,2	0,0	0,0 %
Total CAS	AE	1 864,2	1 928,7	+ 64,5	+ 3,5 %
	CP	1 864,2	1 928,7	+ 64,5	+ 3,5 %

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 en très légère progression et dans l’épure de la LOPMI

a) Les crédits du programme 751 progressent de 2,4 %, en vue du futur déploiement des radars des collectivités prévue par la loi « 3DS »

Les crédits du **programme 751** « Structures et dispositifs de sécurité routière », sont en légère progression en 2026. Ils s’établissent à 344,3 millions d’euros en AE/CP, en hausse de 2,4 %, à savoir + 8,0 millions d’euros, au profit du futur déploiement des radars des collectivités territoriales².

¹ Voir supra.

² Voir infra.

Ces crédits financent trois 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. 204,5 millions d'euros sont prévus à ce titre en 2026, en hausse de 4,1 %, soit + 8,0 millions d'euros, par rapport à 2025.

Au **1^{er} septembre 2025**, le **parc de radars était au total de 4 858 équipements opérationnels** (contre 4 221 au 1^{er} janvier 2021). Sur ce total, **4 160 sont actifs**¹. Leur taux de disponibilité s'est réduit récemment ; alors qu'il était de 90,7 % au 1^{er} janvier 2023, il n'était que de 81,8 % au 1^{er} janvier 2025. L'administration est néanmoins confiante sur le fait de tendre vers l'atteinte d'un objectif de 93 % en fin d'année, après un renouvellement des marchés d'entretien des radars. En outre, l'achèvement opérationnel de l'externalisation de la conduite des véhicules radars dans toutes les régions (hors Île-de-France) s'est opéré fin 2024².

Évolution du nombre de radars entre 2021 et 2025

Date	Nombre total de radars	Radars fixes vitesse	Radars embarqués	Radars feu rouge	Radars passage à niveau	Radars autonomes	Radars Tourelles (Vitesse et franchissement)	Radars Urbains (Vitesse et franchissement)
1 ^{er} janvier 2021	4 221	1 572	902	628	76	249	794	0
1 ^{er} janvier 2022	4 422	1 528	964	590	71	308	961	0
1 ^{er} janvier 2023	4 415	1 393	995	534	71	337	1085	0
1 ^{er} janvier 2024	4 597	1 283	991	526	71	453	1273	0
1 ^{er} janvier 2025	4 753	1 240	934	519	71	396	1519	74
1 ^{er} sept. 2025	4 858	1 239	944	511	69	495	1522	78

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

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

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, après une première évolution introduite par la loi dite « LOM » du 24 décembre 2019¹, **la loi « 3DS »** du 21 février 2022 a modifié l'article L. 130-9 du code de la route afin d'autoriser les **collectivités et leurs groupements gestionnaires de voirie** à installer des dispositifs de contrôle automatisé.

La mise en œuvre de cette faculté demeure néanmoins **encadrée**. En effet, le préfet doit émettre un avis favorable sur la demande, après consultation de la commission départementale de la sécurité routière. La demande doit s'appuyer sur une étude d'accidentalité des sections de route concernées, prenant en compte les équipements déjà déployés².

Selon les informations recueillies par le rapporteur spécial, **l'UGAP** a publié le 14 avril 2025 un **accord-cadre national** élaboré sous l'égide technique de la délégation à la sécurité routière (DSR). L'analyse des offres est en cours et la notification du marché est attendue d'ici fin 2025. La DSR mènera ensuite les travaux d'homologation des matériels, participera à la conception du système de supervision et de contrôle du futur parc et passera commande de dix équipements qui seront installés en zones urbaine et rurale, pour tester le fonctionnement et la communication avec l'ANTAI. Ces travaux, inscrits au programme 751, représenteront une dépense de **8 millions d'euros en 2026**.

À l'issue de cette phase de mise au point, les **collectivités pourront passer des marchés subséquents** sur la base de l'accord-cadre. Ce dispositif comprendra, contre le paiement d'un loyer périodique, les travaux d'installation, la fourniture et maintenance de l'équipement, ainsi que son raccordement à l'ANTAI.

Les recettes issues des contraventions, qui devraient être effectivement perçues essentiellement à compter de 2027, seraient versées³ sur le CAS « Radars », dont une part des recettes est attribuée aux collectivités territoriales⁴.

Source : commission des finances

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 2026, stable par rapport à 2025.

Troisièmement, le programme finance les dépenses en lien avec le **système du permis de conduire à points** (37,7 millions d'euros en 2026), notamment pour financer, d'une part, l'envoi de différents types de courriers

¹ Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, qui a prévu, sous certaines conditions, 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.

² Un décret d'application du 8 mars 2024 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 En application de la clé de répartition actuellement prévue et exposée supra.

⁴ Voir supra.

destinés à assurer l'information de chaque titulaire du permis de conduire quant au nombre de points restants, et, d'autre part, la modernisation des systèmes d'information concernés.

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 26,2 millions d'euros en AE et CP en 2026, ne connaît pas de variation par rapport à 2025. 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. À ce jour, quatorze AFD ont été intégrées au sein du PVe par l'ANTAI¹. Six AFD sont par ailleurs en cours d'expérimentation.

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

¹ Conduite sans permis, avec un permis inadapté et sans assurance (janvier 2019), usage de stupéfiants (septembre 2020), occupation illicite en réunion de parties communes d'immeubles (février 2022), vol simple, vente à la sauvette (juillet 2023), introduction, détention ou usage de fusées ou artifices dans une enceinte sportive (novembre 2023), introduction de boisson alcoolisée, par force ou fraude, dans une enceinte sportive lors d'une manifestation (avril 2025), entrée sur une aire de jeu d'enceinte sportive troublant le déroulement de la compétition ou portant atteinte à la sécurité des personnes ou des biens (avril 2025), délit d'entrave à la sécurité routière (avril 2025), exercice illégal d'activité d'exploitant de taxi (juillet 2025), prise en charge d'un client sur une ouverte à la circulation publique sans justification de réservation préalable par le conducteur d'un véhicule de transport routier de personnes à titre onéreux (juillet 2025) et exploitation de voiture de transport avec chauffeur sans inscription au registre (juillet 2025).

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 de la mission, 4 900 communes utilisaient ainsi une solution de verbalisation électronique (pour leurs agents municipaux, dont les policiers municipaux), fin juin 2025, dont la quasi-totalité des villes de plus de 50 000 habitants.

Au total, **12,6 millions d'avis de contravention (ACO)** initiaux PVe ont été envoyés en 2024 (forces de sécurité intérieure, collectivités territoriales et autres services). **S'y ajoute l'envoi de près de 465 000 AFD**, soit 30,2 % de plus qu'en 2023.

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

Les **montants des programmes 751 et 753** (370,5 millions d'euros) **sont conformes, à ce qui était prévu dans le rapport annexé à la LOPMI** (366 millions d'euros).

**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 2026, d'un montant prévisionnel de 806,7 millions d'euros, en hausse de 3,9 % (+ 30,0 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 736 millions d'euros¹ (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.

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 2026, ses crédits s'établir à un **montant prévisionnel de 751,4 millions d'euros, en hausse de 3,7 % (+ 26,6 millions d'euros).**

Cette **hausse mécanique** résulte, comme pour le programme 754, de la clé de répartition des recettes au sein du CAS Radars².

¹ Selon la clé de répartition applicable, voir supra.

² Voir supra.

LISTE DES PERSONNES ENTENDUES

Direction générale de la police nationale (DGPN)

- M. Louis LAUGIER, directeur général de la police nationale ;
- Mme Valérie MINNE, directrice nationale de la police aux frontières ;
- Mme Naïma RAMALINGOM, conseillère budgétaire et logistique ;
- M. Stanislas CAZELLES, directeur des ressources humaines, des finances et des soutiens ;
- Mme Marie-Laure BERBACH, sous-directrice des finances et du soutien opérationnel à la DRHFS.

Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN)

- Général d'armée Hubert BONNEAU, directeur général de la gendarmerie nationale ;
- M. François DESMADRYL, directeur des soutiens et des finances ;
- Colonel Ronan LELONG, chef du bureau de la synthèse budgétaire de la DGGN.

Délégation à la sécurité routière (DSR)

- Mme Michèle LUGRAND, déléguée interministérielle à la sécurité routière ;
- Mme Marie MAUFFREY-VALLADE, adjointe au sous-directeur des actions transversales et des ressources.

Table-ronde sur la sécurité routière

Association « Les étoiles de la route »

- M. Nicolas BADARD, président ;
- Mme Stéphanie MAUFFRÉ, membre.

Association « Ligue contre la violence routière »

- M. Jean-Yves LAMANT, président.

Association « Prévention routière »

- Mme Sophy SAINTEN, déléguée générale.

Association « Victimes et avenir »

- Mme Maud ESCRIVA, présidente.

Collectif « Justice pour les victimes de la route »

- Mme Raphaëlle PADIOLLEAU, membre.