



COMMISSION DES FINANCES

M. Bruno Belin

Rapporteur spécial

Rapport

**Les moyens aériens de la police
et de la gendarmerie nationales :
Renforcer une capacité indispensable**
(Rapport sans compte rendu)

VERSION PROVISOIRE
MARDI 30 JUIN 2026

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
L'ESSENTIEL.....	7
LES RECOMMANDATIONS DU RAPPORTEUR SPÉCIAL.....	17
PREMIÈRE PARTIE	
DES MOYENS AÉRIENS AUX CAPACITÉS CROISSANTES DEVENUS CENTRAUX POUR L'ENSEMBLE DES MISSIONS DE SÉCURITÉ INTÉRIEURE	
I. DES MOYENS MOBILISÉS POUR MANŒVRER, APPUYER ET RENSEIGNER, DANS LES OPÉRATIONS COURANTES COMME DANS LES CRISES.....	20
A. DES MOYENS PERMETTANT DE MANŒVRER, D'APPUYER LES FORCES AU SOL ET DE RENSEIGNER.....	20
B. DES MISSIONS COUVRANT TOUT LE SPECTRE DE LA SÉCURITÉ INTÉRIEURE ET DU SECOURS, ET DEVANT RÉPONDRE TANT AUX OPÉRATIONS PLANIFIÉES QU'À LA GESTION DE L'URGENCE	21
C. UNE CAPACITÉ DE MONTÉE EN PUISSANCE INDISPENSABLE LORS DES CRISES ET DES ÉVÉNEMENTS MAJEURS	22
D. DES MOYENS AÉRIENS DEVENANT DES SYSTÈMES TECHNOLOGIQUES AVANCÉS, BIEN AU-DELÀ DE LA SEULE PLATEFORME AÉRIENNE.....	23
E. LA LUTTE ANTI-DRONES, NOUVELLE COMPOSANTE DE LA SÉCURITÉ INTÉRIEURE APPELÉE À PRENDRE UNE IMPORTANCE CROISSANTE.....	23
II. HÉLICOPTÈRES, AVIONS, DRONES : DES AÉRONEFS COMPLÉMENTAIRES ET IMPARFAITEMENT SUBSTITUABLES	25
A. L'HÉLICOPTÈRE, AÉRONEF POLYVALENT ET CENTRAL POUR L'URGENCE, LA MANŒVRE ET L'APPUI AUX FORCES AU SOL.....	25
B. L'AVION, AÉRONEF DE LONGUE DISTANCE, DE TRANSPORT ET DE SURVEILLANCE ÉTENDUE	25
C. LE DRONE, UN AÉRONEF RÉPONDANT EFFICACEMENT À CERTAINES MISSIONS, SANS ÉCHAPPER À D'IMPORTANTES LIMITES	26
III. UNE PRIORITÉ D'INVESTISSEMENT AFFIRMÉE PAR LE LIVRE BLANC ET LA LOPMI, MAIS ENCORE IMPARFAITEMENT TRADUITE DANS LES BUDGETS.....	28
A. RENOUVELLEMENT, ADAPTATION, MUTUALISATION ET DÉVELOPPEMENT DES DRONES : DES ORIENTATIONS CLAIREMENT FIXÉES PAR LE LIVRE BLANC ET LA LOPMI	28

B. LE POIDS DES DÉPENSES DE PERSONNEL ET DES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT RÉDUIT STRUCTURELLEMENT LES MARGES DISPONIBLES POUR LES INVESTISSEMENTS.....	29
--	----

DEUXIÈME PARTIE
DES MODÈLES DE FLOTTE DIFFÉRENCIÉS, EN PARTIE INTERDÉPENDANTS,
ET CONFRONTÉS À DES FRAGILITÉS

I. LA FLOTTE HÉLIPORTÉE DE LA GENDARMERIE, CAPACITÉ ÉTATIQUE ESSENTIELLE, EST ENTRÉE DANS UNE PHASE DE GRANDE VULNÉRABILITÉ	33
--	-----------

A. UNE FLOTTE STRUCTURÉE AUTOUR DE SECTIONS AÉRIENNES, DU STATUT MILITAIRE DES PERSONNELS ET D'UN CONTRAT OPÉRATIONNEL PROPRE ...	34
---	----

B. UN LARGE MAILLAGE TERRITORIAL AU SERVICE DE LA GENDARMERIE ET DE NOMBREUX AUTRES SERVICES	35
--	----

C. UNE ACTIVITÉ SOUTENUE ET DIVERSIFIÉE	39
---	----

D. UN PARC AU VIEILLISSEMENT AVANCÉ DONT LA DISPONIBILITÉ OPÉRATIONNELLE CONNAÎT UNE DÉGRADATION PRÉOCCUPANTE.....	40
--	----

E. UNE SITUATION AYANT DES CONSÉQUENCES DIRECTES SUR L'EFFECTIVITÉ DU MAILLAGE TERRITORIAL.....	42
---	----

F. DES ENJEUX ASSOCIÉS À LA COEXISTENCE DE CINQ FLOTTES D'HÉLICOPTÈRES.....	43
---	----

II. LA POLICE NATIONALE S'APPUIE SUR UNE FLOTTE DE MOYENS HABITÉS PLUS RÉDUITE MAIS INDISPENSABLE, COMPLÉTÉE PAR LE CONCOURS D'AUTRES ADMINISTRATIONS.....	45
---	-----------

A. UNE FLOTTE D'AVIONS NON PATRIMONIALE, LIMITÉE MAIS ESSENTIELLE, NOTAMMENT POUR LA LUTTE CONTRE L'IMMIGRATION IRRÉGULIÈRE.....	46
--	----

B. UN CONCOURS D'AUTRES ADMINISTRATIONS, EN PARTICULIER LA GENDARMERIE NATIONALE	48
--	----

III. LES DRONES ET LA LUTTE ANTI-DRONES SONT DEVENUS DES CAPACITÉS ORDINAIRES DE LA GENDARMERIE, DE LA POLICE NATIONALE ET DE LA PRÉFECTURE DE POLICE.....	49
---	-----------

A. DES PARCS DE DRONES EN FORTE CROISSANCE ET DES USAGES DÉSORMAIS QUOTIDIENS.....	49
--	----

1. <i>La gendarmerie nationale</i>	49
--	----

2. <i>La police nationale</i>	51
-------------------------------------	----

B. UNE OBSOLESCENCE RAPIDE, DES BESOINS DE RENOUVELLEMENT FRÉQUENTS ET DES ENJEUX DE SOUVERAINETÉ.....	52
--	----

C. UNE LUTTE ANTI-DRONES DÉSORMAIS OPÉRATIONNELLE, MAIS ENCORE SOUS-DIMENSIONNÉE FACE À L'AUGMENTATION DES BESOINS ET DE LA MENACE.....	53
---	----

IV. LES AUTRES FLOTTES PUBLIQUES, AUX MISSIONS GLOBALEMENT DISTINCTES, S'INSCRIVENT DANS UNE LOGIQUE DE COMPLÉMENTARITÉ ET DE CONCOURS	56
A. LA SÉCURITÉ CIVILE CONSTITUE LE PREMIER CERCLE DE CONCOURS	56
B. LES ARMÉES, DONT LE « GROUPEMENT D'INTERVENTION HÉLICOPTÈRES », ET LES DOUANES, DES CAPACITÉS SPÉCIALISÉES UTILES À LA GENDARMERIE ET À LA POLICE NATIONALES	59
1. Les armées et le groupement d'intervention hélicoptères (GIH).....	59
2. Les douanes	62
C. LES HÉLISMUR, UNE CAPACITÉ SANITAIRE RELEVANT D'UNE LOGIQUE D'OFFRE DE SOINS	63
V. DES COÛTS DE POSSESSION DES MOYENS AÉRIENS CROISSANTS	65
A. DES COÛTS D'ACQUISITION ET D'ÉQUIPEMENT SIGNIFICATIFS POUR LES AÉRONEFS HABITÉS	65
B. UN COÛT DE LA MAINTENANCE AÉRONAUTIQUE STRUCTURELLEMENT EN HAUSSE, EN PARTICULIER POUR LES HÉLICOPTÈRES DE LA GENDARMERIE	66
C. UN COÛT DES DRONES ET DES DISPOSITIFS ANTI-DRONES ENCORE MODÉRÉ	70
1. Les drones.....	70
2. La lutte anti-drones	70
D. DES RESSOURCES HUMAINES SPÉCIALISÉES QUI CONDITIONNENT LA DISPONIBILITÉ RÉELLE ET DOIVENT ÊTRE INTÉGRÉES AU COÛT COMPLET ...	71
E. DES MÉCANISMES DE REFACTURATION ENTRE ADMINISTRATIONS ONT ÉTÉ MIS EN PLACE, TANDIS QUE DES FINANCEMENTS EXTERNES PRENNENT EN CHARGE UNE PART DU COÛT DES MOYENS AÉRIENS.....	73

TROISIÈME PARTIE
POUR UNE STRATÉGIE FONDÉE SUR UN CONTRAT OPÉRATIONNEL
MINISTÉRIEL, UNE PRISE EN COMPTE DU COÛT COMPLET
ET UNE DOCTRINE DE JUSTE SUFFISANCE

I. RÉPONDRE À L'URGENCE : ENGAGER UN RENOUVELLEMENT SOUTENABLE DE LA FLOTTE HÉLIPORTÉE DE LA GENDARMERIE.....	76
A. LES ACQUISITIONS DÉJÀ ENGAGÉES NE SUFFIRONT PAS, À ELLES SEULES, À ÉVITER UNE RUPTURE CAPACITAIRE ET DE NOUVELLES FERMETURES DE SECTIONS AÉRIENNES	76
B. DÉCIDER RAPIDEMENT DES ACQUISITIONS DE H145-D3 NÉCESSAIRES AU MAINTIEN DU CONTRAT OPÉRATIONNEL MINIMAL ET DU MAILLAGE TERRITORIAL.....	77
C. PRIVILÉGIER LA CONVERGENCE PROGRESSIVE DES FLOTTES DE LA GENDARMERIE AUTOUR DE L'HÉLICOPTÈRE H145-D3, TOUT EN PRÉSERVANT DES CAPACITÉS SPÉCIALISÉES	80

II. APPROFONDIR LE PILOTAGE MINISTÉRIEL DES MOYENS AÉRIENS ET RENFORCER LES MUTUALISATIONS ET COOPÉRATIONS, Y COMPRIS À L'ÉCHELLE INTERMINISTÉRIELLE.....	82
A. ÉTENDRE À L'ÉCHELLE DU MINISTÈRE LA MÉTHODE DU CONTRAT OPÉRATIONNEL ET CAPACITAIRE	82
B. RAISONNER SYSTÉMATIQUEMENT EN COÛTS DE POSSESSION, EN INTÉGRANT NOTAMMENT LES COÛTS DE MAINTENANCE, ET APPRÉCIER AU CAS PAR CAS LA PERTINENCE DE L'ACQUISITION OU DE LA LOCATION	83
C. APPROFONDIR LA LOGIQUE DE MUTUALISATION ET RECHERCHER UNE CONVERGENCE DES GAMMES MINISTÉRIELLES, TOUT EN MOBILISANT PLUS LARGEMENT L'EXPERTISE DU MINISTÈRE DES ARMÉES	84
D. RENFORCER L'INFORMATION BUDGÉTAIRE DU PARLEMENT SUR L'ÉTAT ET LE COÛT COMPLET DES MOYENS AÉRIENS.....	86
III. ÉQUILIBRER L'EMPLOI DES AÉRONEFS DANS UNE LOGIQUE D'EFFICIENCE OPÉRATIONNELLE ET BUDGÉTAIRE.....	88
A. GARANTIR LA MISE EN ŒUVRE DE LA LOGIQUE DE JUSTE SUFFISANCE DANS L'UTILISATION DES AÉRONEFS.....	88
B. CONSOLIDER LA FLOTTE D'AVIONS DE LA POLICE NATIONALE ET EXPERTISER LE RÉTABLISSEMENT D'UNE CAPACITÉ RÉDUITE D'AVIONS POUR LA GENDARMERIE.....	90
C. AUGMENTER LES CAPACITÉS DE LUTTE ANTI-DRONES	90
LISTE DES PERSONNES ENTENDUES	93
LISTE DES DÉPLACEMENTS.....	95
TABLEAU DE MISE EN ŒUVRE ET DE SUIVI (TEMIS).....	97

L'ESSENTIEL

Hélicoptères, avions, drones et moyens de **lutte anti-drones** sont aujourd'hui intégrés au fonctionnement quotidien des forces de sécurité intérieure. Ils permettent de **manœuvrer**, d'**appuyer** et de **renseigner**, en produisant des effets opérationnels que les seuls moyens terrestres ne permettent pas d'obtenir.

Le rapporteur spécial de la mission « Sécurités », Bruno Belin, a mené un contrôle sur les moyens aériens de la gendarmerie et de la police nationales, dont les conclusions ont été présentées devant la commission des finances le mardi 30 juin 2026. Ce contrôle prend également en compte les concours apportés par d'autres flottes publiques – sécurité civile, armées, douanes, HéliSMUR (hélicoptères médicalisés dédiés à l'aide médicale) en particulier – dans la mesure où l'emploi effectif des moyens aériens publics repose déjà, pour une part, sur une logique d'interdépendance.

Le constat est double : les **moyens aériens** des forces de l'ordre **sont devenus indispensables** pour couvrir tout le spectre de la sécurité intérieure, mais ils **connaissent des tensions**, en particulier le vieillissement et la faible disponibilité des hélicoptères de la gendarmerie, la hausse des coûts d'acquisition et de maintenance, l'obsolescence rapide des drones et la croissance des besoins de lutte anti-drones.

Dans ce contexte, le **Livre blanc de la sécurité intérieure** de 2020 puis la loi d'orientation et de programmation du ministère de l'intérieur (**LOPMI**) **du 24 janvier 2023** avaient déjà identifié la nécessité de renouveler les équipements, tout en assurant une optimisation.

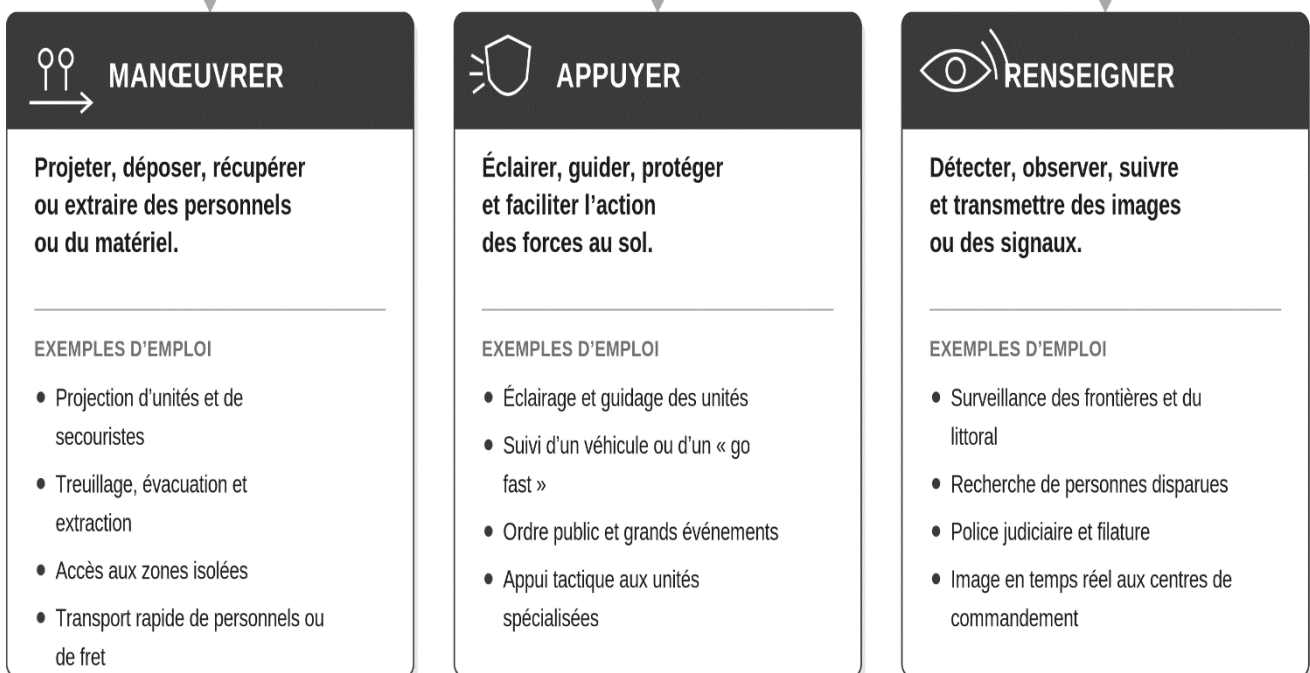
Aujourd'hui, l'urgence principale concerne le renouvellement de la **flotte hélicoptérée de la gendarmerie**, qui constitue la principale capacité aérienne polyvalente de sécurité intérieure. Plus largement, afin d'assurer l'efficacité opérationnelle et l'efficience des dépenses, il importe de **définir une stratégie ministérielle des moyens aériens** appuyée sur un **contrat opérationnel commun**, en le **déclinant en besoins capacitaires** intégrant le coût complet des matériels et en adoptant une démarche de juste suffisance dans l'utilisation des différents vecteurs aériens disponibles.

I. DES MOYENS AÉRIENS DEVENUS INDISPENSABLES AUX MISSIONS DE SÉCURITÉ INTÉRIEURE

Les moyens aériens apportent aux forces de sécurité intérieure une présence essentielle dans l'espace aérien. Leur utilité se mesure aux effets opérationnels qu'ils permettent de produire : projeter ou extraire rapidement des personnels, appuyer une manœuvre au sol, observer une zone, suivre une cible, transmettre une image en temps réel, secourir une personne ou encore contribuer à la sécurisation d'un grand événement.

La doctrine élaborée par la gendarmerie permet de résumer ces effets autour de trois fonctions : **manœuvrer**, **appuyer** les forces au sol et **renseigner**.

Manœuvrer, appuyer et renseigner, les trois fonctions des moyens aériens



Source : commission des finances

Ces fonctions peuvent être assurées par plusieurs vecteurs, dont les atouts et les coûts diffèrent : schématiquement, l'hélicoptère pour la quasi-totalité des missions et en particulier pour l'urgence et la verticalité ; l'avion pour l'allonge et l'autonomie ; le drone pour l'observation de proximité ou certaines missions planifiées, à un coût réduit.

Par ailleurs, la montée en puissance des drones dans le domaine civil s'accompagne d'un besoin symétrique de **lutte anti-drones**. Les forces de sécurité intérieure doivent être capables de détecter, identifier, localiser et, le cas échéant, neutraliser des drones suspects.

II. DES MODÈLES DIFFÉRENCIÉS ET INTERDÉPENDANTS, MAIS CONFRONTÉS À DES FRAGILITÉS

A. LA FLOTTE HÉLIPORTÉE DE LA GENDARMERIE EST ENTRÉE DANS UNE PHASE CRITIQUE








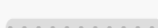


La **gendarmerie nationale** détient et exploite une **flotte héliportée intégrée**, qui constitue la principale capacité aérienne polyvalente de sécurité intérieure. Celle-ci repose sur un réseau de trente unités aériennes, dont six en outre-mer, un centre de formation et un centre de maintenance, ainsi que sur environ 500 personnels, dont 150 pilotes et 225 mécaniciens.

Cette capacité, établie aujourd'hui à **55 appareils**, est mise au service de la **gendarmerie et d'autres administrations**. En 2025, **28 % des heures de vol des hélicoptères de la gendarmerie relevaient de la protection et de l'assistance, 28 % de la préparation opérationnelle**, 17 % de la sécurisation et du maintien de l'ordre, et 13 % de l'enquête et de l'interpellation. Par ailleurs, sur un total de 17 004 heures de vol réalisées, 1 114 heures l'ont été au profit de la police nationale et de la préfecture de police¹.

La **flotte est toutefois fortement vieillissante et ses capacités opérationnelles et son niveau de disponibilité se dégradent**. Le taux de disponibilité technique des AS350 « Écureuil » est par exemple passé de 69,7 % en 2018 à 43,7 % en 2025.

¹ Les hélicoptères de la gendarmerie nationale apportent également leur concours à la direction générale de la sécurité intérieure (DGSI), à la direction générale de l'aviation civile (DGAC), à la direction générale des douanes et droits indirects (DGDDI), à l'armée de l'Air et de l'Espace, à l'Office français de la biodiversité (OFB) et à la SNCF.

État de la flotte théorique d'hélicoptères de la gendarmerie nationale à ce jour

TYPE D'APPAREIL	PARC / STATUT	ÂGE MOYEN	DISPONIBILITÉ 2025	SITUATION
 AS350 « Écureuil » <small>flotte historique</small>	26 au parc théorique 18 non réformés	40 ans	 43,7 %	8 appareils déjà réformés retrait prévu 2028-2030
 EC135 <small>observation et renseignement</small>	14 appareils	17 ans	 72,3 %	flotte en milieu de vie disponibilité la plus élevée
 EC145 <small>montagne et missions spécialisées</small>	15 appareils	20 ans	 66,6 %	obsolescence croissante tension montagne / outre-mer
 H145-D3 <small>nouveau socle polyvalent</small>	2 opérationnels sur 6 commandés	appareils neufs	 Non consolidée	montée en puissance livraisons jusqu'en 2027
 H160 <small>projection et intervention</small>	2 livrés sur 10 commandés	appareils neufs	 Non applicable	système de mission incomplet non-opérationnels à ce jour

Note : les deux hélicoptères H145-D3 sont venus en remplacer deux d'ancienne génération. Le parc théorique s'établit à 55 appareils, à la suite d'un accident intervenu en juin 2026, contre 56 jusqu'à récemment.

Source : commission des finances, d'après les données transmises par la gendarmerie nationale

Dans ces conditions, le nombre d'hélicoptères effectivement disponibles est beaucoup plus réduit que le parc théorique. **Il s'établit, en moyenne annuelle**, à environ 34 appareils, **soit un pour trois départements. Or, le maintien du maillage territorial implique de disposer de plus de 40 hélicoptères opérationnels. Ce déficit explique les fermetures temporaires, par rotation, de certaines unités aériennes.**

B. LA POLICE NATIONALE REPOSE SUR UN MODÈLE D'AÉRONEFS HABITÉS PLUS RÉDUIT, COMPLÉTÉ PAR DES CONCOURS EXTÉRIEURS

Le modèle aérien de la **police nationale** diffère nettement de celui de la gendarmerie. Elle **ne dispose pas de flotte hélicoptérée** et s'appuie sur des **avions loués ou mis à disposition**, ainsi que sur les concours d'autres administrations.

Les moyens habités habituellement mobilisés comprennent dix avions.

Synthèse des principaux moyens aériens habités de la police nationale

 1 BEECHCRAFT 1900D Avion de transport - 19 places	 5 ALSR Avions légers de surveillance et de reconnaissance spécifiquement équipés	 4 ALSR Avions légers de surveillance et de reconnaissance non spécifiquement équipés
MODALITÉ DE GESTION LOCATION COQUE NUE Équipages policiers Base : Le Bourget	MODALITÉ DE GESTION MARCHÉ PUBLIC Financement Sandhurst Équipages policiers Zones Nord, Ouest, Île-de-France et Est	MODALITÉ DE GESTION CONVENTIONS AVEC AÉROCLUBS Équipages policiers Zones Sud-Est, Sud et Sud-Ouest
CAPACITÉ • Transport jusqu'à 19 personnes	ÉQUIPEMENTS EMBARQUÉS • Boule optronique jour / nuit • IMSI-Catcher sur certains appareils	ÉQUIPEMENT • Pas de capacité optronique comparable
MISSIONS PRINCIPALES • Éloignements et transport de personnes sensibles • Projection urgente du RAID • Transport de personnels et logistique	MISSIONS PRINCIPALES • Surveillance des frontières et du littoral • Lutte contre l'immigration irrégulière • Appui judiciaire, renseignement et grands événements	MISSIONS PRINCIPALES • Surveillance et appui aux services territoriaux • Police judiciaire et sécurité publique • Complément du maillage métropolitain

Source : commission des finances

La lutte contre l'immigration irrégulière constitue le **principal domaine d'emploi** de cette flotte (54 % en 2025), puis le transport (21 %, notamment pour les éloignements d'étrangers en situation irrégulière), la police judiciaire (9 %), et l'ordre public (2 %).

Cette capacité demeure marquée par **plusieurs fragilités**. Certains avions ont récemment été affectés par des **difficultés techniques**. En outre, les **conventions avec les aéroclubs ne garantissent ni une disponibilité immédiate ni une priorité d'emploi**. Le **niveau d'équipement reste enfin disparate** : il est plus élevé dans la partie septentrionale de la France, qui

bénéficie des financements britanniques liés à la lutte contre l'immigration irrégulière, que dans les zones méridionales.

Les moyens de la police nationale peuvent être complétés par des prestations externalisées. Par ailleurs, **d'autres administrations peuvent lui apporter leur concours**, dont la gendarmerie nationale s'agissant de ses hélicoptères¹, la sécurité civile, le ministère des armées ou encore les douanes².

C. LES AUTRES FLOTTES PUBLIQUES, DONT LES MISSIONS PRINCIPALES DIFFÈRENT, APPORTENT DES CONCOURS UTILES

Les moyens de la police et de la gendarmerie s'insèrent dans un **écosystème aérien public plus large**. Si chaque administration est en charge de missions spécifiques, les concours entre elles sont réguliers.

La **sécurité civile**, qui dispose d'une flotte importante, composée d'avions et d'hélicoptères, constitue le cercle ministériel de concours de la gendarmerie et de la police nationales essentiellement dans le domaine du secours, notamment en montagne, lors de recherches de personnes et de catastrophes naturelles. Les **armées** peuvent, quant à elles, mettre à disposition des capacités lourdes, notamment lors des crises, dans les outre-mer et pour certaines missions de projection, tandis que le « groupement d'intervention hélicoptères » (GIH) constitue une capacité particulière au profit du GIGN et du RAID³.

Les **douanes**, qui déploient pour leur part une flotte aéromaritime spécialisée, particulièrement pour la surveillance maritime, l'action de l'État en mer et la lutte contre les trafics, peuvent également apporter leur concours à la gendarmerie et à la police nationale, notamment pour la surveillance des frontières et des convois⁴.

D. LES DRONES ET LA LUTTE ANTI-DRONES SONT DEVENUS DES CAPACITÉS ORDINAIRES

Le **développement des drones** constitue **l'une des évolutions capacitaires les plus rapides des forces de sécurité intérieure**. Leur emploi est désormais quotidien et repose sur des parcs et un nombre de télépilotes en progression.

1 Voir *supra*.

2 Voir *infra*.

3 Groupe d'intervention de la gendarmerie nationale et unité Recherche, assistance, intervention, dissuasion, rattachée à la police nationale

4 Les HéliSMUR relèvent, enfin, d'une logique sanitaire et peuvent connaître quelques croisements de missions avec celles de secours de la gendarmerie et de la police nationales.

La **gendarmerie** dispose d'un parc de **1 350 drones** recensés en mai 2026 et d'environ **1 200 télépilotes**, dont ce n'est pas la seule fonction. L'**activité** témoigne de la place désormais prise par ce vecteur : les **drones** de la gendarmerie ont représenté **21 030 heures de vol en 2025, soit 5,5 fois plus qu'en 2019** (3 775 heures).

La **police nationale** dispose, pour sa part, de **830 drones**, de **596 télépilotes de proximité** et de **182 personnels** affectés dans des **unités spécialisées de drones et de lutte anti-drones**. En 2025, la police nationale a recensé **4 909 missions**, contre 2 618 en 2024, soit une **hausse de 87,5 %**, pour un total de **17 913 heures de vol**.

La montée en puissance des drones ne doit toutefois pas conduire à sous-estimer leurs **limites**. Ils demeurent sensibles à l'**autonomie** des batteries, aux conditions **météorologiques**, au **brouillage**, aux contraintes **d'insertion dans l'espace aérien** et au **cadre juridique** d'utilisation applicable. Ils ne permettent par ailleurs ni transport, ni extraction, ni treuillage, ni appui dynamique équivalent à celui d'un hélicoptère.

La diffusion des drones civils impose parallèlement le développement de capacités de **lutte anti-drones**. La **gendarmerie** dispose de **51 systèmes, dont neuf véhicules dédiés** et **42 kits mobiles**, pour **3 300 militaires** formés. La **police nationale** détient, quant à elle, **dix véhicules dédiés** et **52 kits mobiles**, pour **310 opérateurs**¹. Enfin, la **préfecture de police** dispose d'un nombre de dispositifs de lutte anti-drones réduit, dont 7 fusils brouilleurs.

III. RÉPONDRE À L'URGENCE ET ADOPTER UNE STRATÉGIE FONDÉE SUR UN CONTRAT OPÉRATIONNEL MINISTÉRIEL, UNE PRISE EN COMPTE DU COÛT COMPLET ET UNE DOCTRINE DE JUSTE SUFFISANCE

Le **caractère central des moyens aériens** pour l'efficacité des forces de sécurité intérieure **justifie d'en assurer la consolidation**, dans le cadre d'un pilotage garantissant l'efficacité de la dépense. Les investissements en la matière doivent être regardés comme prioritaires.

A. RENOUELER D'URGENCE LA FLOTTE HÉLIPORTÉE DE LA GENDARMERIE

Le **renouvellement de la flotte d'hélicoptères de la gendarmerie a été engagé partiellement**. Dix hélicoptères « lourds » H160 ont été commandés en 2021 et 6 hélicoptères plus légers H145-D3 l'ont été en 2023 (contre 36 exemplaires pour la sécurité civile), les livraisons ayant débuté en 2025 et devant s'échelonner jusqu'en 2028.

¹ Ces effectifs incluent ceux, limités, de la préfecture de police.

16 hélicoptères

C'est le nombre d'appareils commandés à ce jour pour la gendarmerie, **un nombre très réduit par rapport aux 41 hélicoptères qui devront être remplacés d'ici 2033.**

Compte tenu du rôle central des hélicoptères de la gendarmerie pour la sécurité intérieure, un parc minimal de 53 hélicoptères doit être garanti. **Pour y parvenir**, l'acquisition de nouveaux H145-D3, très polyvalents, doit être engagée à court terme **tant pour des raisons contractuelles¹ que de délais de livraison par l'industriel**. **L'accident ayant entraîné la perte d'un EC135 en juin 2026 impose, en outre, de traiter son remplacement.**

B. RENFORCER LE PILOTAGE AUTOUR DE CONTRATS OPÉRATIONNEL ET CAPACITAIRE MINISTÉRIELS

Au-delà du renouvellement de la flotte de la gendarmerie nationale, qui est indispensable *a minima* dans un schéma à 53 hélicoptères, la prise de décision en matière d'investissements dans les moyens aériens doit **partir des missions et des niveaux de service attendus**. Sur le modèle de la gendarmerie, il conviendrait de définir à l'échelle ministérielle un **contrat opérationnel** précisant notamment les missions prioritaires, les objectifs et les délais d'intervention, puis de le décliner en **contrat capacitaire**, afin de formaliser les besoins en appareils, en personnels et en soutien. Cette démarche permettrait, en outre, d'identifier clairement les capacités pouvant faire l'objet de concours et de mutualisations.

C. MUTUALISER ET EMPLOYER LES VECTEURS DE MANIÈRE EFFICIENTE

Si d'importants efforts ont été réalisés en matière de **mutualisation**, des marges demeurent. Outre de plus amples **mutualisations opérationnelles** dans certains domaines, dans le respect des missions propres à chaque force, elles pourraient également être approfondies pour **l'acquisition et le soutien des moyens aériens**. La convergence capacitaire possible autour de l'hélicoptère H145-D3 entre la gendarmerie et la sécurité civile constitue, à cet égard, une opportunité importante. Les **drones et la lutte anti-drones** se prêteraient également à des achats plus harmonisés, afin de réduire la

¹ La tranche optionnelle du marché de 2023 portant sur 22 appareils arrivant à échéance en février 2027.

diversité des modèles utilisés, tout en privilégiant l'acquisition de matériels **souverains**, lorsque cela est possible.

Le choix du vecteur doit enfin obéir à une **doctrine de juste suffisance**. Lorsqu'un moyen terrestre, le drone ou éventuellement l'avion permet de produire pleinement l'effet attendu dans les conditions et le délai requis et à un coût inférieur, il doit être privilégié. Cette logique, déjà mise en œuvre par les forces, gagnerait à être formalisée à l'échelle ministérielle.

D. PROGRAMMER LE COÛT COMPLET DES INVESTISSEMENTS EN MATIÈRE DE MOYENS AÉRIENS

Le **coût de possession** des moyens aériens atteint aujourd'hui un **niveau élevé**. S'ajoutent à l'**acquisition** diverses autres dépenses dont la **maintenance**, les **équipements d'entretien**, les **équipements de mission** (caméras, capteurs, etc.), les **infrastructures**, les **carburants**, les **personnels** et la **formation**.

L'**acquisition complémentaire de 22 hélicoptères H145-D3** évoquée *supra* représenterait un montant d'environ **350 millions d'euros**, hors maintenance de long terme, soit **50 millions d'euros par an** pendant sept ans.

Le **coût de la maintenance aéronautique** est par ailleurs illustré par le cas de la gendarmerie, dont les dépenses correspondantes sont passées de 29,7 millions d'euros en 2021 à 48,8 millions d'euros en 2025 ; elles devraient atteindre 63,5 millions d'euros en 2026.

Il convient en outre de prendre en compte notamment les **effectifs** : pilotes, mécaniciens, opérateurs de systèmes de mission, télépilotes et spécialistes de la lutte anti-drones doivent être recrutés, formés et fidélisés en même temps que les matériels sont renouvelés.

Au total, il importe qu'à l'échelle ministérielle, **toute acquisition ou tout renouvellement soit accompagné d'une programmation consolidée du coût de possession**, sur le long terme.

LES RECOMMANDATIONS DU RAPPORTEUR SPÉCIAL

Recommandation n° 1 : Sécuriser rapidement la trajectoire pluriannuelle de renouvellement de la flotte hélicoptérée de la gendarmerie, afin de préserver son maillage territorial et sa disponibilité opérationnelle, tout en réduisant progressivement le nombre de types de flottes exploitées (*ministère de l'Intérieur, ministère de l'action et des comptes publics*)

Recommandation n° 2 : Établir, sous l'égide du comité stratégique des moyens aériens, un contrat opérationnel ministériel, puis le décliner en un contrat capacitaire, en précisant les missions prioritaires, les niveaux de service attendus et les capacités propres ou mutualisables (*ministère de l'Intérieur*)

Recommandation n° 3 : Adopter une programmation pluriannuelle d'acquisition des drones et des dispositifs de lutte anti-drones, afin d'accroître l'emploi des drones lorsque les missions s'y prêtent et de mettre à niveau les capacités de détection et de neutralisation (*ministère de l'Intérieur*)

Recommandation n° 4 : Approfondir les mutualisations techniques et les mécanismes de concours opérationnels entre les administrations disposant de moyens aériens, notamment en matière d'acquisition, de maintenance, de formation et de soutien, sans diluer les responsabilités opérationnelles ni affecter leurs missions prioritaires (*ministère de l'Intérieur, ministère des armées et des anciens combattants, ministère de l'économie et des finances*)

Recommandation n° 5 : Associer toute acquisition ou tout renouvellement d'un moyen aérien à une programmation consolidée de son coût de possession, incluant notamment la maintenance, les équipements de mission, les infrastructures, la formation et les ressources humaines (*ministère de l'Intérieur, ministère de l'action et des comptes publics*)

Recommandation n° 6 : Formaliser une doctrine ministérielle de juste emploi respectif des hélicoptères, avions et drones, fondée sur l'effet recherché, l'urgence, la disponibilité, le niveau de service attendu et le coût associé (*ministère de l'Intérieur*)

Recommandation n° 7 : Améliorer l'information du Parlement par la transmission d'un tableau de bord annuel des moyens aériens du ministère de l'Intérieur retraçant leur nombre, leur disponibilité, leur activité et leur coût complet (*ministère de l'Intérieur*)

PREMIÈRE PARTIE DES MOYENS AÉRIENS AUX CAPACITÉS CROISSANTES DEVENUS CENTRAUX POUR L'ENSEMBLE DES MISSIONS DE SÉCURITÉ INTÉRIEURE

Loin d'être seulement des capacités spécialisées, **les moyens aériens sont pleinement intégrés à l'action quotidienne de la police et de la gendarmerie nationales**. Ils permettent aux forces de **manœuvrer, d'appuyer les unités au sol et de renseigner**, dans des délais et sur des espaces que les seuls moyens terrestres ne permettent pas toujours de couvrir. Leur utilité est encore renforcée lors des **crises**, des opérations **urgentes**, pour la surveillance des frontières, les secours à personne ou la sécurisation des grands événements.

Cette capacité repose sur des **vecteurs complémentaires – hélicoptères, avions et drones – dont les domaines d'emploi et les contraintes diffèrent**. Elle connaît également une **transformation technologique profonde**, les aéronefs devenant des systèmes complets associant capteurs, logiciels, transmissions et divers équipements de mission. Parallèlement, la diffusion des drones civils fait de la **lutte anti-drones** une composante croissante de la sécurité intérieure.

Les moyens aériens doivent dès lors être regardés comme une capacité régalienne et un investissement capacitaire prioritaire, dont les **objectifs de renouvellement et la modernisation ont d'ailleurs été affirmés par le Livre blanc de la sécurité intérieure de 2020**, puis par la loi d'orientation et de programmation du ministère de l'intérieur (LOPMI) de janvier 2023¹.

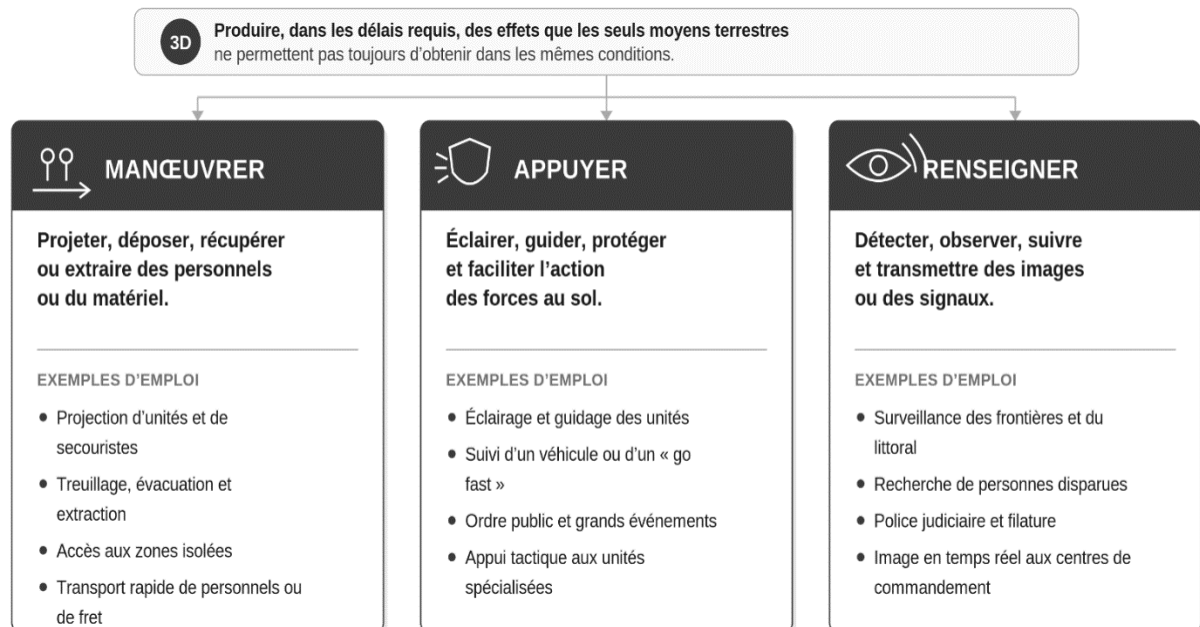
¹ Loi n° 2023-22 du 24 janvier 2023 d'orientation et de programmation du ministère de l'intérieur.

I. DES MOYENS MOBILISÉS POUR MANŒVRER, APPUYER ET RENSEIGNER, DANS LES OPÉRATIONS COURANTES COMME DANS LES CRISES

A. DES MOYENS PERMETTANT DE MANŒVRER, D'APPUYER LES FORCES AU SOL ET DE RENSEIGNER

Les moyens aériens de la gendarmerie et de la police nationale ont vocation à produire, **au-dessus du territoire terrestre**¹, trois grandes catégories d'effets opérationnels : **manœuvrer, appuyer et renseigner**.

Manœuvrer, appuyer et renseigner, les trois fonctions des moyens aériens



Source : commission des finances

La fonction de **manœuvre** consiste à **projeter, déposer, récupérer ou extraire** des personnels et, le cas échéant, du matériel. Les moyens aériens permettent ainsi d'acheminer rapidement notamment des unités d'élite (dites « spécialisées »), des gendarmes mobiles, des enquêteurs, des experts judiciaires, des secouristes ou des personnels d'autres administrations. Ils rendent également possible l'accès à des territoires isolés ou inaccessibles par la route, le treuillage et l'évacuation de personnes, ainsi que le transport rapide de personnels ou de fret. Dans certaines situations, notamment en montagne, en forêt, en mer ou outre-mer, cette capacité conditionne parfois la possibilité même d'intervenir.

¹ À la différence d'autres administrations s'occupant, pour tout ou partie, de l'espace au-dessus du territoire maritime, à l'image des douanes ou des armées.

Les moyens aériens remplissent ensuite une fonction d'**appui aux forces au sol**. Leur position élevée constitue un atout pour le commandement, peut permettre d'**éclairer** une zone, de **guider** la progression d'une unité, de suivre les mouvements d'un individu ou d'un véhicule suspect et de **faire pression** sur lui, ou encore d'**identifier** un risque situé au-delà du dispositif terrestre. Cet appui peut présenter une dimension tactique plus marquée au profit des unités spécialisées, notamment du GIGN¹, du RAID² ou de la brigade de recherche et d'intervention de la préfecture de police (BRI-PP), par exemple en matière d'« **appui-feu** ».

La fonction de **renseignement** recouvre, enfin, notamment la **détection**, **l'observation**, le **suivi**, **l'enregistrement** et la **transmission** d'images ou de signaux. Les boules optroniques embarquées sur les hélicoptères et certains avions, les caméras thermiques ou infrarouges et les drones permettent ainsi de surveiller une frontière ou un linéaire littoral, d'appuyer une enquête judiciaire ou de suivre discrètement une cible. Les images recueillies peuvent être retransmises en temps réel vers les centres de commandement et les unités engagées, contribuant ainsi à la compréhension de la situation, à l'orientation du dispositif terrestre et à la conservation d'éléments utiles à la procédure.

Ces trois fonctions ne sont pas étanches. Une même mission peut en effet conduire un aéronef à observer une zone, guider les unités au sol, puis transporter ou extraire des personnels. Cette polyvalence est particulièrement caractéristique de l'hélicoptère, mais l'ensemble des vecteurs aériens participent, selon leurs capacités propres et en lien avec les forces au sol, à la réalisation de ces effets opérationnels.

B. DES MISSIONS COUVRANT TOUT LE SPECTRE DE LA SÉCURITÉ INTÉRIEURE ET DU SECOURS, ET DEVANT RÉPONDRE TANT AUX OPÉRATIONS PLANIFIÉES QU'À LA GESTION DE L'URGENCE

L'emploi des moyens aériens relève de quatre grands segments de missions de sécurité intérieure : **sécuriser et maintenir l'ordre, enquêter et interpellier, protéger et assister la population et intervenir et défendre.**

¹ Groupe d'intervention de la gendarmerie nationale.

² Unité recherche, assistance, intervention, dissuasion, relevant de la police nationale.

Le rôle crucial des moyens aériens dans les outre-mer

Les **outre-mer** concentrent fréquemment plusieurs de ces missions sur un même territoire. Les moyens aériens participent simultanément à la sécurité publique, au secours, aux missions de souveraineté, à la surveillance maritime, à la lutte contre les trafics et l'immigration irrégulière, ainsi qu'à la gestion de crise. À titre d'illustration, en Guyane, l'hélicoptère peut constituer le seul moyen d'accès ou de ravitaillement de certaines brigades isolées et contribuer à la lutte contre l'orpaillage illégal. Aux Antilles, il participe à la lutte contre le narcotrafic. En Nouvelle-Calédonie, il permet de franchir rapidement un relief qui allonge fortement les déplacements terrestres, difficulté encore accentuée lors des troubles récents.

Source : commission des finances

À cette diversité fonctionnelle s'ajoute une **double temporalité**. Certaines opérations peuvent être anticipées, comme la sécurisation d'un grand événement, la surveillance programmée d'une zone, certains transports de personnel ou éloignements d'étrangers en situation irrégulière, ou l'entraînement. D'autres doivent être **déclenchées sans préavis**, comme la poursuite, les disparitions inquiétantes, le secours, les crises ou l'intervention spécialisée. Selon le commandement des forces aériennes de la gendarmerie nationale (COMFAG), environ **70 % des missions hélicoptées de la gendarmerie ne sont pas planifiées et relèvent de l'urgence**. Cette proportion constitue une **caractéristique structurante de l'emploi des moyens aériens de sécurité intérieure**.

C. UNE CAPACITÉ DE MONTÉE EN PUISSANCE INDISPENSABLE LORS DES CRISES ET DES ÉVÉNEMENTS MAJEURS

Les moyens aériens ne peuvent être dimensionnés à partir de leur seule activité moyenne. Leur utilité tient en effet aussi à leur **capacité à absorber, dans des délais courts, un engagement exceptionnel**, à l'image des violences urbaines, des attaques terroristes, de catastrophes naturelles, de crises ultramarines ou de la gestion de grands événements.

Les violences urbaines de 2023 : une mobilisation exceptionnelle des hélicoptères de la gendarmerie au profit des forces de sécurité intérieure

Les violences urbaines de l'été 2023 ont illustré cette exigence de montée en puissance. Selon les éléments communiqués au rapporteur spécial, jusqu'à **17 hélicoptères de la gendarmerie ont été engagés simultanément**, pour environ **300 heures de vol réalisées en quelques nuits**.

Source : commission des finances

Pour le rapporteur spécial, **cette capacité à faire face à l'exceptionnel sans provoquer l'effondrement des capacités quotidiennes doit constituer l'un des critères centraux du dimensionnement des moyens aériens.**

D. DES MOYENS AÉRIENS DEVENANT DES SYSTÈMES TECHNOLOGIQUES AVANCÉS, BIEN AU-DELÀ DE LA SEULE PLATEFORME AÉRIENNE

La capacité opérationnelle des moyens aériens ne repose plus aujourd'hui seulement sur les performances de la plateforme aérienne elle-même, mais sur l'association étroite du vecteur, de ses **équipements de mission**, de ses **moyens de communication** et des **systèmes** permettant d'exploiter les informations recueillies.

Peuvent notamment s'ajouter des boules optroniques¹, des caméras thermiques ou infrarouges, des radios tactiques, des liaisons de données, des équipements de navigation et de protection, des treuils ou des capacités d'aérocordage. Ces équipements représentent d'ailleurs désormais une part croissante du coût des appareils².

E. LA LUTTE ANTI-DRONES, NOUVELLE COMPOSANTE DE LA SÉCURITÉ INTÉRIEURE APPELÉE À PRENDRE UNE IMPORTANCE CROISSANTE

La lutte anti-drones ne constitue pas, au sens strict, un moyen aérien employé par les forces de sécurité intérieure. Elle est **toutefois devenue indissociable de leur montée en puissance**. À mesure que les drones se banalisent dans les usages civils, ils peuvent également être employés de manière imprudente, illicite ou malveillante. Les survols peuvent poursuivre des finalités très diverses, telles que la prise d'images, la livraison d'objets interdits, la perturbation d'une manifestation, le renseignement sur un dispositif de sécurité ou, dans les hypothèses les plus graves, le transport d'une charge dangereuse.

La capacité des forces à utiliser l'espace aérien doit donc désormais s'accompagner de celle d'en maîtriser les menaces. Les besoins se sont élargis en la matière. Initialement mobilisée pour la protection d'événements exceptionnels ou de certaines personnalités, la lutte anti-drones est désormais susceptible de contribuer à la sécurisation des grands rassemblements, des palais nationaux, des aéroports, des établissements pénitentiaires, des infrastructures énergétiques, des sites militaires ou industriels sensibles ou encore des forces engagées en opération.

Elle repose sur une chaîne fonctionnelle associant plusieurs opérations successives : **détecter** un appareil évoluant dans une zone surveillée ; **l'identifier** et déterminer, dans la mesure du possible, son

¹ Une boule optronique est un équipement d'observation fixé sur un aéronef pouvant regrouper des caméras et des capteurs.

² Voir infra.

opérateur ; **le localiser** et suivre sa trajectoire ; **qualifier la menace** au regard de son comportement, de sa charge éventuelle et du site survolé ; enfin, **le neutraliser**, lorsque la situation, les moyens techniques et le cadre juridique le justifient et le permettent.

II. HÉLICOPTÈRES, AVIONS, DRONES : DES AÉRONEFS COMPLÉMENTAIRES ET IMPARFAITEMENT SUBSTITUABLES

Aucun vecteur ne répond, à lui seul, à l'ensemble des besoins de sécurité intérieure en matière de moyens aériens.

Si certaines missions d'observation ou de surveillance peuvent être assurées par plusieurs vecteurs, les besoins de mobilité, de treuillage, d'extraction ou d'appui dynamique demeurent largement propres aux aéronefs habités.

A. L'HÉLICOPTÈRE, AÉRONEF POLYVALENT ET CENTRAL POUR L'URGENCE, LA MANŒUVRE ET L'APPUI AUX FORCES AU SOL

Les hélicoptères sont les seuls aéronefs, habités ou non, capables de cumuler, y compris en situation d'urgence, les trois fonctions de projeter ou extraire des personnels, appuyer les unités engagées au sol et renseigner les autorités.

La principale singularité de l'hélicoptère tient à sa **verticalité**. Il peut décoller et se poser sans infrastructure aéronautique dédiée, demeurer en vol stationnaire et intervenir au plus près du lieu de l'opération.

Cette polyvalence a toutefois un coût et connaît des limites. L'hélicoptère est plus coûteux à acquérir, à équiper et à maintenir que la plupart des drones et, souvent, que l'avion. Son autonomie et son rayon d'action sont plus réduits que ceux d'un avion. Son bruit et sa visibilité peuvent être incompatibles avec certaines missions discrètes. Enfin, ses possibilités d'emploi demeurent tributaires des conditions météorologiques. Sa mise en œuvre suppose également une organisation lourde, notamment en matière d'effectifs (pilotes, mécaniciens, opérateurs des équipements de mission, maintien des qualifications, stocks de pièces, ateliers, etc.).

B. L'AVION, AÉRONEF DE LONGUE DISTANCE, DE TRANSPORT ET DE SURVEILLANCE ÉTENDUE

Moins polyvalent que l'hélicoptère dans l'intervention de proximité, l'avion présente des avantages déterminants dès lors que la distance, la durée de la mission ou la capacité d'emport deviennent prépondérantes. Son rayon d'action, son autonomie et sa vitesse de transit lui permettent de couvrir des territoires étendus, de demeurer plus longtemps sur une zone de surveillance, d'acheminer rapidement des personnels et du fret et d'opérer en produisant peu de bruits. Son coût horaire est également régulièrement inférieur à celui d'un hélicoptère.

L'avion connaît toutefois des limites qui interdisent d'en faire un substitut général à ce dernier. Même lorsqu'il peut utiliser une piste courte ou sommairement aménagée, il reste dépendant d'une infrastructure

aéronautique pour décoller et atterrir. Il ne peut ni demeurer en vol stationnaire, ni déposer des personnels au plus près d'une zone dépourvue de piste, ni réaliser un treuillage ou une extraction. Il est également moins adapté à l'observation de proximité en milieu urbain dense ou au suivi d'une cible évoluant dans un environnement topographiquement contraint.

C. LE DRONE, UN AÉRONEF RÉPONDANT EFFICACEMENT À CERTAINES MISSIONS, SANS ÉCHAPPER À D'IMPORTANTES LIMITES

Le drone occupe une **place croissante** parmi les moyens aériens de sécurité intérieure¹. **Plus léger, plus discret et moins coûteux à mettre en œuvre qu'un aéronef habité, il permet de disposer rapidement d'un point de vue aérien sans nécessiter d'équipage.** Il est particulièrement adapté à l'observation d'un objectif fixe, à la reconnaissance d'une zone limitée, à la surveillance d'un rassemblement, d'un bâtiment ou d'un axe, ainsi qu'à l'appui immédiat des unités au sol. Ses usages s'étendent également à la recherche de personnes et aux constatations judiciaires. Il évite également d'exposer les forces de l'ordre directement à de potentiels dangers.

La catégorie générale des drones recouvre toutefois des capacités très différentes. Les **nano-drones et micro-drones**, dont l'autonomie est souvent de l'ordre de quarante minutes, constituent des outils de proximité simples et relativement peu coûteux. Les **drones spécialisés** peuvent emporter des capteurs plus performants pour les besoins de la police judiciaire, de la montagne ou de la surveillance frontalière. Enfin, les **drones de moyenne endurance** relèvent, quant à eux, d'une logique plus proche de celle d'un système aérien habité. Le **drone DT46**, expérimenté notamment par la gendarmerie, dispose ainsi d'une autonomie proche de cinq heures, d'un rayon d'action d'environ 50 kilomètres et d'une charge utile permettant l'emport de moyens optroniques ou électromagnétiques.

Les drones connaissent néanmoins d'importantes limites opérationnelles. Les drones légers sont sensibles aux conditions météorologiques, disposent d'une autonomie et d'une charge utile réduites et peuvent être affectés par le brouillage ou la dégradation de leurs liaisons. En outre, ils ne permettent à ce jour notamment ni transport, ni dépose, ni évacuation, ni treuillage. Par ailleurs, les opérations hors de la vue du télépilote, à proximité d'un aéroport, dans une zone urbaine dense ou dans un espace aérien fréquenté nécessitent des autorisations et une coordination renforcée. Les drones de moyenne endurance doivent, pour leur part, évoluer dans des espaces aériens entièrement ségrégués (sans autres moyens aériens habités), notamment au sein de zones réglementées ou interdites temporaires (ZRT et ZIT). Leur emploi est donc possible pour une mission planifiée mais pas pour une urgence.

¹ Voir infra.

L'emploi des drones est enfin soumis à un cadre juridique exigeant, destiné à concilier efficacité opérationnelle et protection de la vie privée. En matière de police administrative, l'utilisation de caméras aéroportées suppose une autorisation préfectorale motivée, limitée dans son objet, sa durée et son périmètre. En matière de police judiciaire, elle relève de l'autorisation de l'autorité judiciaire dans les cas prévus par la loi. **Les services entendus ont surtout souligné la difficulté de mobiliser immédiatement un drone face à une situation imprévisible,** lorsque l'autorisation nécessaire ne peut être obtenue dans les délais opérationnels¹.

¹ Le projet de loi visant à offrir des réponses immédiates aux phénomènes troublant l'ordre public, la sécurité et la tranquillité de nos concitoyens, dit « RIPOST », déposé au Sénat en mars 2026 entend apporter une réponse à cette difficulté.

III. UNE PRIORITÉ D'INVESTISSEMENT AFFIRMÉE PAR LE LIVRE BLANC ET LA LOPMI, MAIS ENCORE IMPARFAITEMENT TRADUITE DANS LES BUDGETS

Dès 2020, le **Livre blanc de la sécurité intérieure**, puis la LOPMI¹ en 2023, ont fixé des orientations claires en matière de renouvellement des flottes aériennes de la gendarmerie et de la police nationales, ainsi que s'agissant du développement des drones, de la mutualisation, ainsi que de la cohérence ministérielle des acquisitions. La LOPMI a en outre prévu la création du comité stratégique des moyens aériens et la réforme de la gouvernance des investissements au sein du ministère de l'Intérieur.

La traduction de ces ambitions capacitaires est toutefois freinée par un effet structurel global d'éviction des dépenses d'investissement des forces de sécurité intérieure au profit des dépenses de fonctionnement et de personnel.

A. RENOUVELLEMENT, ADAPTATION, MUTUALISATION ET DÉVELOPPEMENT DES DRONES : DES ORIENTATIONS CLAIREMENT FIXÉES PAR LE LIVRE BLANC ET LA LOPMI

Dès 2020, le **Livre blanc de la sécurité intérieure** relevait globalement l'érosion des moyens matériels et l'insuffisance des investissements consacrés aux équipements, à l'immobilier et aux technologies pour les forces de sécurité intérieure. Il identifiait également, s'agissant des **moyens aériens, plusieurs orientations** qui demeurent d'actualité, à savoir **renouveler et adapter les équipements, développer l'utilisation des drones et rechercher des mutualisations**, notamment entre la gendarmerie nationale et la sécurité civile.

La **loi du 24 janvier 2023 d'orientation et de programmation du ministère de l'intérieur (LOPMI)** a **prolongé et précisé ces orientations**. Son rapport annexé prévoyait de **renforcer la cohérence des flottes du ministère** et leur niveau de **mutualisation**, une maintenance davantage partagée, des formations communes et une meilleure prise en compte des enjeux de sécurité aérienne.

Le même rapport annexé annonçait, par ailleurs, le **remplacement de 36 hélicoptères légers** en cinq ans au sein du ministère (sécurité civile comprise), ainsi que **l'acquisition de dix hélicoptères dits « lourds » (H160)** destinés notamment au transport et à l'appui des unités d'intervention spécialisées. Il prévoyait parallèlement une approche mutualisée des drones, les matériels devant rester adaptés aux missions de chaque force, mais leurs achats, leur maintenance et la formation des télépilotes devant, autant que possible, être mis en commun.

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

La LOPMI a également prévu, notamment dans le cadre d'une **réforme de la gouvernance des investissements du ministère** visant à examiner les projets majeurs au regard du besoin opérationnel, de la maîtrise des risques, et de leur coût global, la création d'un **comité stratégique des moyens aériens** chargé de traiter ce domaine de manière transversale. Installé en 2023 sous l'autorité du directeur de cabinet du ministre et dont le secrétariat est assuré par la DEPAFI¹, ce comité réunit, selon les informations transmises au rapporteur spécial, la DGGN², la DGPN³, la DGSCGC⁴, la DNPAF⁵, la préfecture de police et la DLPAJ⁶, ainsi que d'autres directions concernées selon les sujets examinés. Il recouvre les **moyens habités et les drones**, mais pas la lutte anti-drones.

Concrètement, les travaux confiés à cette instance, qui s'est réunie à quatre reprises depuis fin 2023, ont notamment conduit, selon les informations transmises au rapporteur spécial, à :

- **examiner puis valider certains projets d'acquisition d'aéronefs ;**
- **établir une cartographie des moyens habités, des drones et des moyens de lutte anti-drones ;**
- **réexaminer la justification des locations de moyens aériens ;**
- **chercher à approfondir les mutualisations en matière de formation, de maintien en condition opérationnelle et de logistique.**

B. LE POIDS DES DÉPENSES DE PERSONNEL ET DES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT RÉDUIT STRUCTURELLEMENT LES MARGES DISPONIBLES POUR LES INVESTISSEMENTS

La structure budgétaire des programmes « Police nationale » et « Gendarmerie nationale » laisse aujourd'hui des marges limitées pour financer les investissements capacitaires. En 2026, les dépenses de personnel représentent 85 % des crédits de paiement cumulés des deux programmes, soit 87 % pour la police nationale et 82,5 % pour la gendarmerie nationale. Cette prépondérance structurelle des dépenses dites de « titre 2 » traduit la nature intensive en effectifs des missions de sécurité intérieure. Elle limite toutefois globalement la part des crédits susceptible d'être consacrée au renouvellement et à la modernisation des équipements.

¹ Direction de l'évaluation de la performance, de l'achat, des finances et de l'immobilier, rattachée au secrétariat général du ministère de l'Intérieur.

² Direction générale de la gendarmerie nationale.

³ Direction générale de la police nationale.

⁴ Direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises.

⁵ Direction nationale de la police aux frontières, rattachée à la DGPN.

⁶ Direction des libertés publiques et des affaires juridiques, rattachée au secrétariat général du ministère de l'Intérieur.

La dynamique des crédits renforce cette contrainte. À titre d'exemple, en 2026, **les dépenses de personnel doivent augmenter de 368 millions d'euros pour la police nationale et de 167 millions d'euros pour la gendarmerie nationale.** Elles absorbent ainsi entre 83 % et 84 % de la hausse globale accordée aux deux programmes dans les crédits initiaux. Si les **crédits hors titre 2 prévus en 2026 s'élèvent à environ 3,7 milliards d'euros pour les deux forces,** ils demeurent très majoritairement constitués de dépenses de fonctionnement, à hauteur de 2,84 milliards d'euros, contre 862 millions d'euros de dépenses d'investissement.

Dans ces conditions, apparaît **une concurrence entre investissements devenus simultanément urgents, à l'image de l'immobilier, des moyens mobiles et des moyens aériens.** Les acquisitions sont, dans ces conditions, régulièrement différées pour couvrir des besoins plus immédiats.

DEUXIÈME PARTIE DES MODÈLES DE FLOTTE DIFFÉRENCIÉS, EN PARTIE INTERDÉPENDANTS, ET CONFRONTÉS À DES FRAGILITÉS

La gendarmerie et la police nationales reposent sur des modèles aériens profondément différents. La première détient et exploite une **flotte hélicoptérée intégrée**, associant appareils, personnels, formation et maintenance. La seconde s'appuie principalement sur des **avions loués ou mis à disposition**. Toutes deux, ainsi que la préfecture de police, s'appuient également sur des **drones** et des capacités de **lutte anti-drones**.

Les bases aériennes de la police, de la gendarmerie et de la sécurité civile, en 2024 (hors drones)



Source : direction de l'évaluation de la performance, de l'achat, des finances et de l'immobilier (DEPAFI) du ministère de l'Intérieur.

Ces modèles sont néanmoins interdépendants, les concours croisés - voire les mutualisations - étant significatifs, s'étendant d'ailleurs à la sécurité civile, aux armées et aux douanes notamment.











Cette complémentarité ne doit toutefois pas masquer des **difficultés notables**, en particulier s'agissant du vieillissement et de la faible disponibilité des hélicoptères de la gendarmerie, du défi de l'obsolescence rapide des drones, d'un équipement insuffisant en matière de lutte anti-drones et d'une hausse du coût de l'acquisition et du maintien en condition opérationnelle des aéronefs.

I. LA FLOTTE HÉLIPORTÉE DE LA GENDARMERIE, CAPACITÉ ÉTATIQUE ESSENTIELLE, EST ENTRÉE DANS UNE PHASE DE GRANDE VULNÉRABILITÉ

La gendarmerie nationale ne disposant plus d'avions à ce jour, ses **moyens aériens habités reposent sur une flotte d'hélicoptères**, qui constitue la principale capacité aérienne polyvalente de sécurité intérieure. Son organisation permet de répondre dans l'urgence aux besoins de la gendarmerie, mais aussi d'un certain nombre d'autres services.

Cette efficacité repose toutefois sur un parc dont la situation réelle est beaucoup plus fragile que ne le laisse penser l'inventaire théorique. La fin de vie des hélicoptères Écureuil, l'obsolescence progressive des hélicoptères EC145 et la montée en puissance encore très partielle des hélicoptères H145-D3 et H160 placent les forces aériennes de la gendarmerie dans une période de grande vulnérabilité. Dans ce contexte, plusieurs territoires connaissent déjà des réductions de capacité.

État de la flotte théorique d'hélicoptères de la gendarmerie nationale à ce jour

TYPE D'APPAREIL	PARC / STATUT	ÂGE MOYEN	DISPONIBILITÉ 2025	SITUATION
 AS350 « Écureuil » flotte historique	26 au parc théorique 18 non réformés	40 ans	 43,7 %	8 appareils déjà réformés retrait prévu 2028-2030
 EC135 observation et renseignement	14 appareils	17 ans	 72,3 %	flotte en milieu de vie disponibilité la plus élevée
 EC145 montagne et missions spécialisées	15 appareils	20 ans	 66,6 %	obsolescence croissante tension montagne / outre-mer
 H145-D3 nouveau socle polyvalent	2 opérationnels sur 6 commandés	appareils neufs	 Non consolidée	montée en puissance livraisons jusqu'en 2027
 H160 projection et intervention	2 livrés sur 10 commandés	appareils neufs	 Non applicable	système de mission incomplet non-opérationnels à ce jour

Note : les deux H145-D3 sont venus remplacer deux hélicoptères d'ancienne génération, le total du parc théorique s'établissant ainsi à 55 appareils.

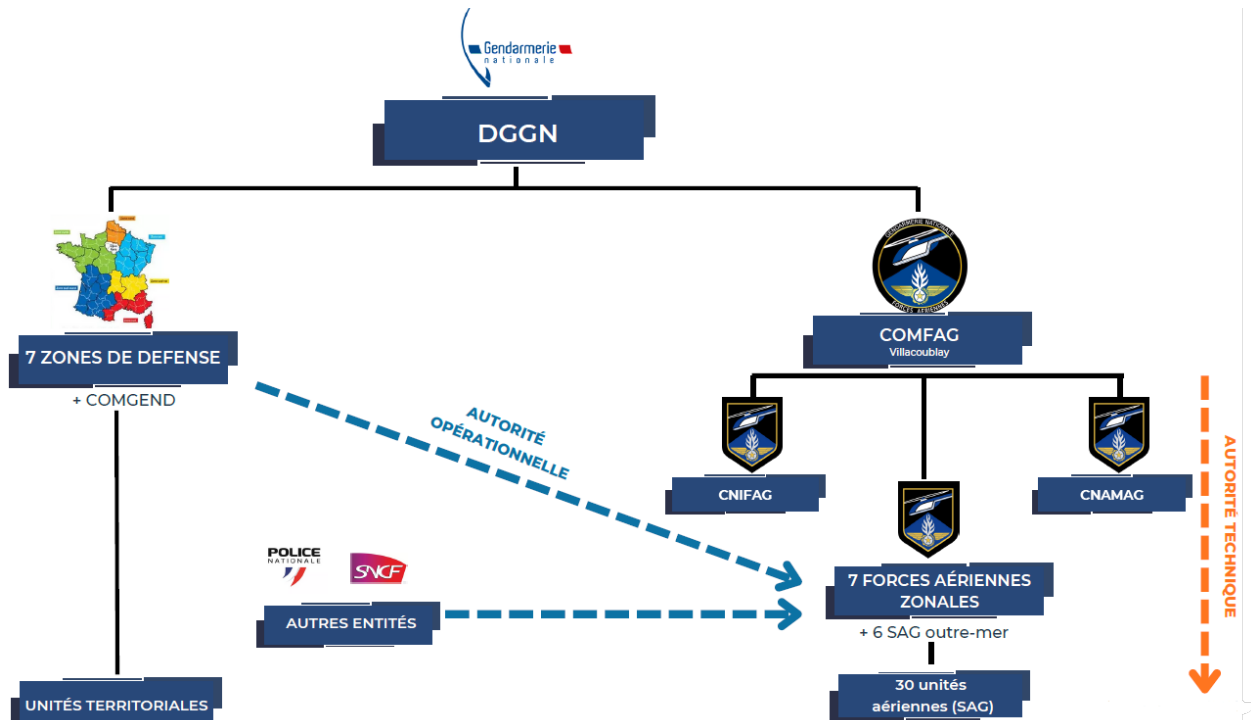
Source : commission des finances, d'après les données transmises par la gendarmerie nationale

A. UNE FLOTTE STRUCTURÉE AUTOUR DE SECTIONS AÉRIENNES, DU STATUT MILITAIRE DES PERSONNELS ET D'UN CONTRAT OPÉRATIONNEL PROPRE

Les forces aériennes de la gendarmerie nationale (FAGN) reposent sur une organisation intégrée, qui associe commandement, unités opérationnelles, formation et maintenance. Le commandement des forces aériennes de la gendarmerie nationale (COMFAG), implanté à Villacoublay, est complété par le centre national d'instruction des forces aériennes de la gendarmerie (CNIFAG), situé à Cazaux, et par le centre national de maintenance aéronautique de la gendarmerie (CNAMAG), installé à Orléans et disposant d'un détachement à Nîmes. Les appareils sont répartis entre **rente unités aériennes, dont six outre-mer**, auxquelles s'ajoutent trois détachements saisonniers à Mimizan, Rochefort et Lannion.

Le COMFAG exerce une autorité organique et technique sur l'ensemble de la flotte hélicoptérée et sur les drones les plus capacitaires. Il définit les règles d'emploi, veille à la formation des équipages, organise la maintenance et garantit la sécurité aéronautique. L'emploi opérationnel courant des appareils relève toutefois généralement des zones de défense et de sécurité, qui ordonnent les missions en fonction des besoins territoriaux.

L'organisation des forces aériennes de la gendarmerie nationale : une double autorité



Source : commandement des forces aériennes de la gendarmerie nationale (COMFAG)

Les **sections aériennes de gendarmerie** (SAG) constituent des unités opérationnelles complètes, associant un ou plusieurs hélicoptères, leurs équipages, des mécaniciens, un atelier de maintenance, des procédures d'alerte et des qualifications adaptées aux missions locales.

Le **statut militaire** des équipages, en tant que gendarmes, constitue, dans ce cadre, une composante de la capacité elle-même. Il facilite la disponibilité des personnels, leur engagement dans la durée et leur mobilisation rapide en cas de crise. Les équipages ne sont pas seulement des spécialistes aéronautiques puisqu'ils demeurent des gendarmes insérés dans la chaîne de commandement. Ils disposent en outre de **compétences judiciaires** leur permettant, selon les circonstances, de contribuer directement à la constatation des faits ou à la procédure.

L'organisation de la maintenance répond à la même logique d'intégration. La gendarmerie dispose d'un atelier central et de trente ateliers de maintenance opérationnelle au sein des unités. Les FAGN assurent en régie le soutien de premier niveau et une partie des visites périodiques, tandis que les opérations les plus lourdes et le soutien industriel relèvent de marchés spécialisés, en partie mutualisés avec la sécurité civile et pilotés avec l'appui de la direction de la maintenance aéronautique (DMAé) du ministère des armées¹.

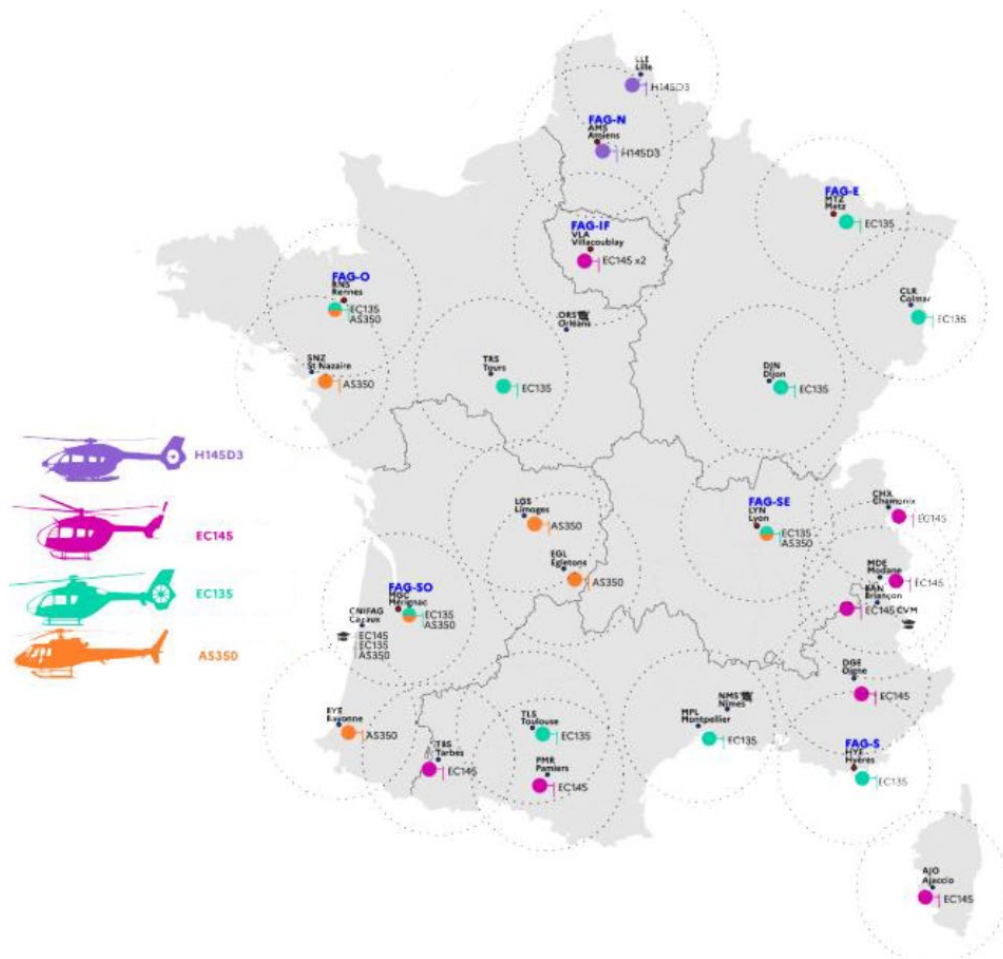
Cette organisation est adossée à un **contrat opérationnel**, décliné en un **contrat capacitaire**, qui relie les missions et les délais attendus au format de flotte, au maillage territorial, et au soutien nécessaires. Cette méthode, inspirée des armées, permet d'apprécier la capacité non au seul regard du nombre d'appareils détenus, mais à partir du niveau de service effectivement assuré.

B. UN LARGE MAILLAGE TERRITORIAL AU SERVICE DE LA GENDARMERIE ET DE NOMBREUX AUTRES SERVICES

Le réseau des forces aériennes de la gendarmerie assure **une couverture globalement dense de la métropole, sans être parfaitement homogène.**

¹ Voir infra.

Le maillage territorial hexagonal par rayon d'intervention des hélicoptères de la gendarmerie nationale, en une heure



Source : réponses écrites de la direction générale de la gendarmerie nationale au questionnaire du rapporteur spécial

Au regard du contrat opérationnel de la gendarmerie, qui retient de manière récurrente l'objectif de produire un effet opérationnel dans un délai d'une heure¹, **des secteurs imparfaitement couverts subsistent** notamment en Normandie et dans le centre de la France, les délais d'intervention y étant plus longs. À l'inverse, les massifs montagneux bénéficient d'un maillage renforcé par la présence conjointe des sections aériennes de gendarmerie et des bases de la sécurité civile.

¹ Le contrat opérationnel des forces aériennes de la gendarmerie nationale fait l'objet de restrictions quant à sa diffusion. Ses détails ne sont donc pas publiés dans le présent rapport.

Localisation des hélicoptères de service public



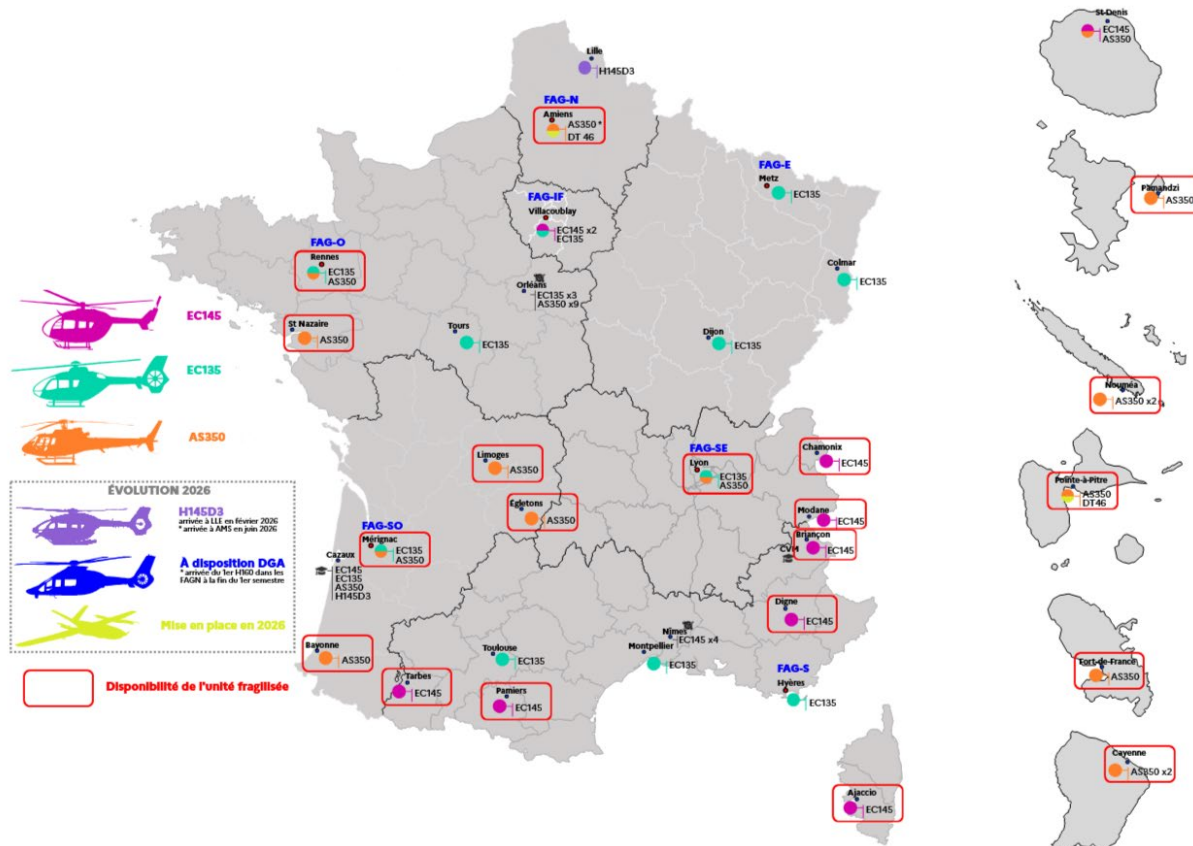
Note : SC : sécurité civile ; GN : gendarmerie nationale ; HéliSMUR : hélicoptères médicalisés dédiés à l'aide médicale urgente et aux transferts interhospitaliers.

Source : réponses écrites de la direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises (DGSCGC) au questionnaire du rapporteur spécial

Le **niveau de service rendu dépend d'un certain nombre de facteurs**, dont le nombre d'appareils affectés à chaque base, leur type, leur disponibilité, les conditions météorologiques et la concurrence éventuelle entre plusieurs missions simultanées.

Par ailleurs, **les enjeux de maillage prennent une acuité particulière dans les outre-mer**. Ces territoires, très dépendants des moyens aériens pour des raisons géographiques et topographiques demeurent **inégalement dotés**. Alors que La Réunion se rapproche des conditions de couverture observées en métropole, Mayotte se situe beaucoup plus loin de ces standards. La Guadeloupe, la Martinique et Mayotte ne disposent quant à elles chacune que d'un seul appareil, toute opération de maintenance pouvant donc les priver temporairement de moyen aérien propre. La Polynésie française constitue une lacune plus nette encore, la gendarmerie n'y disposant pas d'un moyen comparable et le recours à l'hélicoptère Dauphin de la Marine nationale n'apportant qu'une réponse partielle et tributaire de sa disponibilité limitée.

Le maillage territorial des forces aériennes de la gendarmerie nationale en 2026



Note : le drone DT46 est une capacité de moyenne endurance.

Source : réponses écrites de la direction générale de la gendarmerie nationale au questionnaire du rapporteur spécial

À l'échelle nationale, la **flotte hélicoptérée de la gendarmerie est mise au service d'un périmètre plus large que celui de ses seules unités**. Elle apporte régulièrement son concours à la **police nationale**, à la **préfecture de police**, à la direction générale de l'aviation civile (DGAC), à la direction générale des douanes et droits indirects (DGDDI), à la direction générale de la sécurité intérieure (DGSJ), à l'armée de l'Air et de l'Espace, à l'Office français de la biodiversité (OFB) et à la SNCF. Ces prestations sont généralement facturées.

Outre des missions régulières, **cette mutualisation peut prendre une grande ampleur lors des crises**, à l'image des violences urbaines de 2023¹, intervenues majoritairement dans des zones relevant de la compétence de la police nationale, lors desquelles les 300 heures de vol comptabilisées des hélicoptères de la gendarmerie ont pour la majorité été effectuées au profit de la police. **La flotte hélicoptérée de la gendarmerie constitue ainsi, de fait, une capacité ministérielle** – la répartition des zones de compétence territoriale

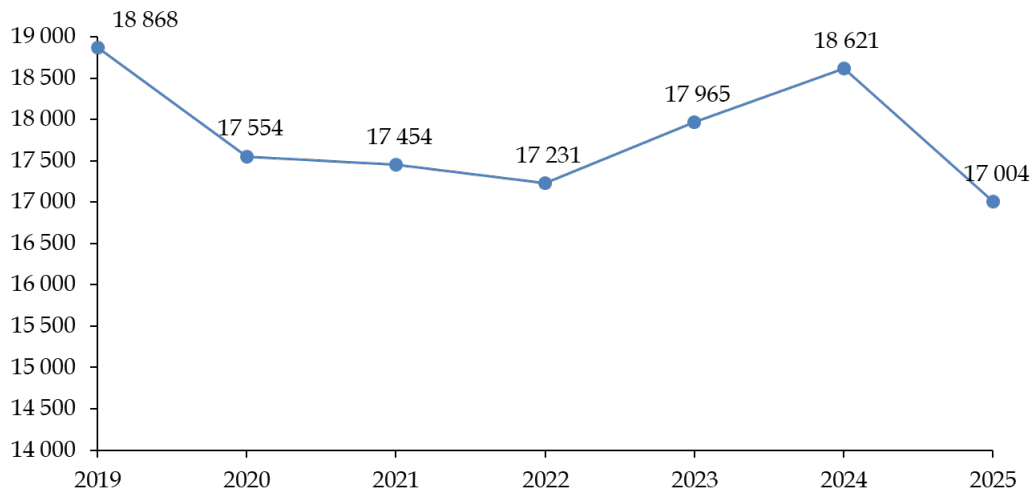
¹ Voir supra.

entre police et gendarmerie nationales n'ayant que peu d'impact en matière aéroterrestre -, **et plus marginalement interministérielle.**

C. UNE ACTIVITÉ SOUTENUE ET DIVERSIFIÉE

L'activité des forces aériennes de la gendarmerie nationale est **soutenue et diversifiée, bien que la mission principale soit la sécurité publique générale.** En 2025, elles ont réalisé **15 478 missions et 17 004 heures de vol**, soit, schématiquement, **un décollage toutes les trente minutes, nuits comprises.**

Évolution du nombre d'heures de vol des hélicoptères de la gendarmerie nationale entre 2019 et 2025

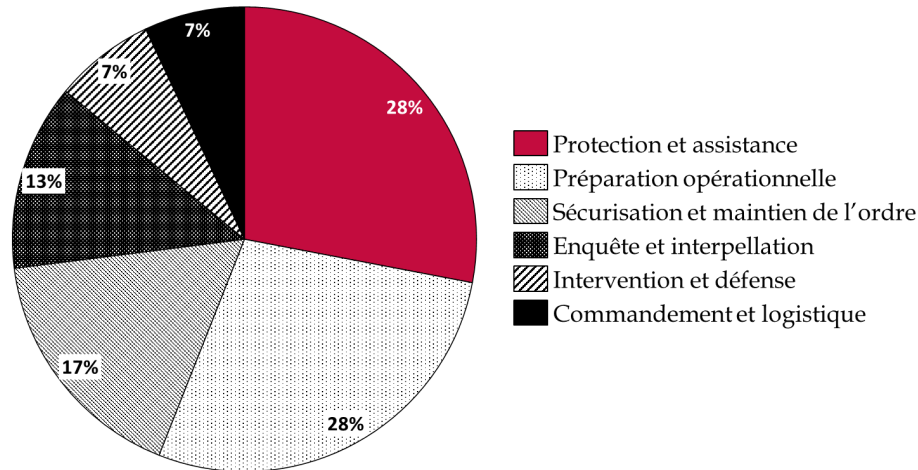


Source : commission des finances, d'après les réponses écrites de la direction générale de la gendarmerie nationale au questionnaire du rapporteur spécial

En 2025, 28 % des heures de vol relevaient de la protection et de l'assistance, 28 % de la préparation opérationnelle, 17 % de la sécurisation et du maintien de l'ordre, 13 % de l'enquête et de l'interpellation, 7 % de l'intervention et de la défense de certaines zones et 7 % du commandement et de la logistique.

Ventilation des heures de vol des hélicoptères de la gendarmerie nationale par mission, en 2025

(en pourcentage)



Source : commission des finances, d'après les réponses écrites de la direction générale de la gendarmerie nationale au questionnaire du rapporteur spécial

En 2024, s'agissant du secours par exemple, 6 500 personnes ont été secourues et 300 personnes ont été retrouvées. Les hélicoptères de la gendarmerie ont également permis, la même année, la découverte de 3 800 étrangers en situation irrégulière, 360 interpellations et ont localisé 400 véhicules recherchés. En outre, elles ont réalisé 54 missions d'appui-feu. En Nouvelle-Calédonie, dans le contexte des troubles ayant affecté le territoire, vingt missions ont conduit à une prise à partie de l'hélicoptère et de l'équipage.

D. UN PARC AU VIEILLISSEMENT AVANCÉ DONT LA DISPONIBILITÉ OPÉRATIONNELLE CONNAÎT UNE DÉGRADATION PRÉOCCUPANTE

Au 1^{er} janvier 2025, la flotte de la gendarmerie comptait théoriquement **56 hélicoptères** : 26 AS350 « Écureuil », 15 EC135 et 15 EC145.

Les **AS 350 « Écureuil »**, qui ne sont pas des appareils spécialisés, équipent essentiellement les **unités de plaine** et les **unités littorales**, en métropole, ainsi que les **unités ultramarines**.

Les **EC145** opèrent surtout au profit des unités de **montagne** de métropole et outre-mer, ainsi qu'à **Villacoublay** au profit des unités des forces d'intervention spécialisée. Les **EC135** sont équipés de **caméras** très performantes et sont essentiellement dédiés aux **missions d'observation, de recherche et de renseignement** au profit des forces de sécurité intérieure.

Ces trois flottes présentent toutefois des **niveaux d'ancienneté très différents** : les hélicoptères **Écureuil** atteignent un âge moyen très élevé d'environ **40 ans**, contre **20 ans** pour les **EC145** et **17 ans** pour les **EC135**.

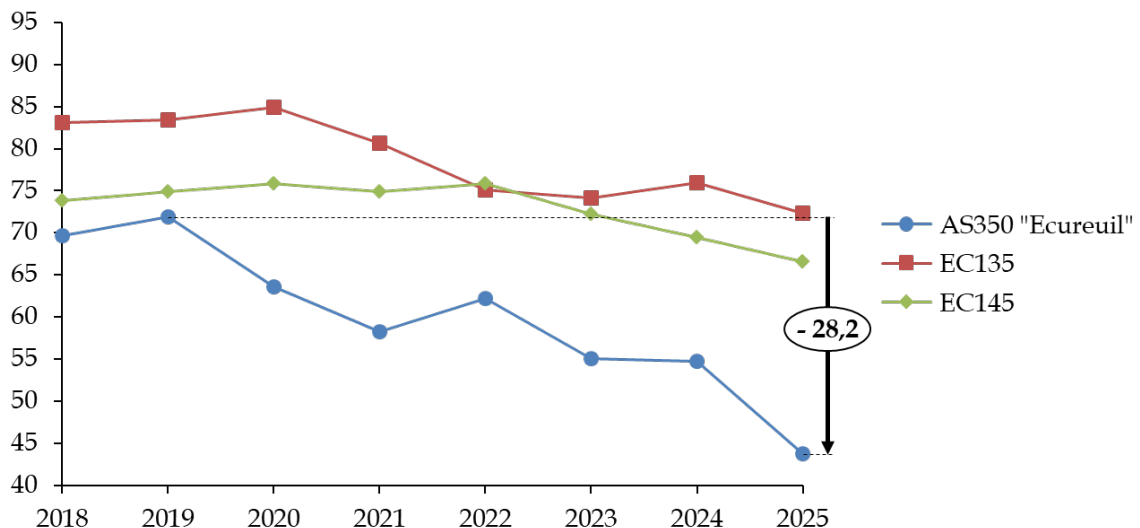
Parallèlement, dans le cadre de deux contrats récents¹, **deux hélicoptères de nouvelle génération H145-D3** sont entrés récemment en service opérationnel, remplaçant deux hélicoptères d'ancienne génération. Par ailleurs, un grave accident intervenu en juin 2026 a conduit à la **destruction d'un hélicoptère EC135**, ramenant cette flotte à 14 exemplaires.

À ce jour, la gendarmerie dispose ainsi théoriquement de 55 hélicoptères. Néanmoins, **seule une part du parc d'hélicoptères est effectivement disponible**, selon un phénomène classique d'indisponibilité, constaté également au sein des armées².

Le taux de disponibilité technique des AS350 « Écureuil » a ainsi considérablement baissé, de **69,7 % en 2018 à 43,7 % en 2025**. Celui des EC145 a reculé de **73,8 % à 66,6 %** sur la même période. Les EC135 conservent un niveau plus élevé, mais leur disponibilité est en baisse, **de 83,1 % à 72,3 % en 2025**.

Évolution du taux de disponibilité des trois principales flottes d'hélicoptères de la gendarmerie

(en pourcentage)



Source : commission des finances selon les données transmises par la direction générale de la gendarmerie nationale

¹ Voir infra.

² Voir notamment le rapport n° 4 (2024-2025), déposé le 2 octobre 2024, fait au nom de la commission des finances, sur le maintien en condition opérationnelle des équipements militaires, Dominique de Legge.

Dans ces conditions, **le nombre d'hélicoptères effectivement disponibles en moyenne annuelle est à ce jour d'environ 34**, soit un ratio moyen d'un hélicoptère pour trois départements.

La situation la plus critique concerne les **Écureuil**. Acquis pour les plus anciens à la fin des années 1970, ils sont confrontés depuis plusieurs années à des **phénomènes de corrosion**, à la **multiplication des arrêts techniques** et à la **raréfaction de certaines pièces**. Huit appareils ont déjà été retirés du service depuis 2021. Leur réforme complète devrait intervenir entre 2028 et 2030.

Les **EC145 entrent eux aussi dans une phase d'obsolescence**. Très sollicités pour les missions de **haute montagne, outre-mer et d'intervention spécialisée**, ils subissent des **arrêts techniques non programmés plus fréquents et un allongement de leurs visites périodiques**. Leur réforme devrait être complète à l'horizon 2033, mais leurs performances se trouvent déjà trop contraintes dans les environnements les plus exigeants. Les difficultés sont particulièrement sensibles en **haute montagne**. Les effets combinés de l'altitude, de la température, du vent et de la charge réduisent les marges de puissance disponibles, conduisant à limiter l'emport, à multiplier les rotations ou à renoncer à certaines configurations d'intervention, comme le rapporteur spécial a pu le constater lors d'un déplacement à Chamonix. Le changement climatique accentue cette contrainte en dégradant les conditions aérologiques et en réduisant la densité de l'air.

Les **EC135 sont quant à eux plus récents**, se situant aujourd'hui approximativement à mi-vie, et sont moins exposés à des conditions adverses d'emploi. Leur réforme progressive pourrait débuter à compter de 2035 environ.

E. UNE SITUATION AYANT DES CONSÉQUENCES DIRECTES SUR L'EFFECTIVITÉ DU MAILLAGE TERRITORIAL

Au total, **les fortes tensions sur le nombre d'hélicoptères disponibles** ont déjà conduit à des **fermetures temporaires de sections aériennes**. Les bases de Limoges, Égletons ou Amiens ont notamment été concernés, de même que plusieurs bases de montagne, telles que Digne-les-Bains, Briançon et Modane. Ces interruptions imposent de solliciter les bases voisines, d'allonger les délais d'intervention ou, éventuellement, de reporter certaines missions sur d'autres administrations.

À défaut de la livraison rapide d'un nombre suffisant de nouveaux appareils, cette situation pourrait s'aggraver rapidement. En l'absence d'acquisitions supplémentaires à celles prévues à ce jour, à savoir seize hélicoptères¹, environ **dix sections aériennes pourraient devoir fermer à partir de 2028**, à mesure que les hélicoptères anciens devront être retirés du

¹ Voir infra.

service. Selon les éléments recueillis par le rapporteur spécial, à compter de 2032, la disponibilité des pièces des EC145, comme le coût de leur maintien en condition opérationnelle (MCO) difficilement soutenable¹, amèneront à un retrait de ce type d'hélicoptère. Ce scénario pourrait avoir pour conséquence la fermeture de sections ultramarines et de montagne. **Le risque de rupture capacitaire n'est donc plus seulement lié à la dégradation progressive de la disponibilité, il porte désormais sur la pérennité même d'une partie du maillage territorial.**

F. DES ENJEUX ASSOCIÉS À LA COEXISTENCE DE CINQ FLOTTES D'HÉLICOPTÈRES

Le renouvellement engagé d'une partie des hélicoptères de la gendarmerie nationale ajoute provisoirement deux nouvelles flottes aux trois parcs historiques de la gendarmerie. Dix hélicoptères de manœuvre H160 ont ainsi été commandés *via* la direction générale de l'armement (DGA) en 2021. Deux appareils ont été livrés à ce jour, le premier ayant été réceptionné en décembre 2025, avec environ deux ans de retard, et la livraison des autres s'échelonne jusqu'en 2028. La montée en puissance opérationnelle sera toutefois plus progressive encore, les trois premiers appareils devant être livrés sans disposer de l'intégralité de leur système de mission, aucun hélicoptère n'étant donc à ce jour opérationnel². Leur intégration au parc permet la formation des équipages et l'appropriation de la plateforme.

Parallèlement, un autre marché a été conclu avec Airbus Helicopters en 2023 prévoyant, dans sa tranche ferme³, l'acquisition de 42 H145-D3 pour le ministère de l'intérieur, dont 36 ont été attribués à la sécurité civile, et seulement 6 pour la gendarmerie. Le premier appareil destiné à cette dernière a été réceptionné en novembre 2025 ; le dernier doit l'être en 2028. Les deux H145-D3 sont respectivement employés à Lille-Lesquin et à Cazaux, ce dernier contribuant à la formation des équipages.

¹ Voir *infra*.

² Les formations des équipages ont en revanche commencé.

³ La tranche optionnelle fait l'objet de développements *infra*.

**Échéancier de livraison des hélicoptères H145-D3 et H160 commandés,
pour la gendarmerie**

	2025	2026	2027	2028	Total
H145-D3	1	2	2	1	6
H160	1	2	5	2	10

Source : commission des finances selon les données transmises par la Direction de l'évaluation de la performance, de l'achat, des finances et de l'immobilier, rattachée au secrétariat général du ministère de l'Intérieur (DEPAFI)

La gendarmerie doit donc exploiter simultanément, pendant plusieurs années, cinq types d'hélicoptères : les AS350 « Écureuil », les EC135 et les EC145, auxquels s'ajoutent désormais les H145-D3 et les H160. Cette coexistence est en partie inévitable, les nouvelles flottes n'étant déployées aujourd'hui que très partiellement, tandis que les anciens appareils demeurent nécessaires au maintien du maillage.

La prolongation de cette situation constituerait toutefois un facteur majeur de complexité. Chaque type d'appareil forme en effet un environnement technique propre. Il suppose un marché de maintien en condition opérationnelle, des procédures, des outillages et des stocks de pièces spécifiques. Il requiert également des qualifications distinctes pour les pilotes et les mécaniciens, ainsi que des formations et des entraînements. Ces coûts fixes sont d'autant moins bien amortis que le nombre d'appareils est réduit. À titre d'illustration, la gendarmerie doit aujourd'hui former des pilotes et mécaniciens au vol en « Écureuil », alors même que ces matériels devront être retirés dans les toutes prochaines années.

L'enjeu intéresse également directement la sécurité des vols. La coexistence de procédures, d'ergonomies et de performances différentes accroît la charge pesant sur les personnels, notamment lorsqu'une unité doit se former sur une nouvelle plateforme parallèlement à ses missions sur un autre appareil, ou recevoir temporairement un appareil différent de celui qu'elle utilise habituellement. Le contrat capacitaire de la gendarmerie retient d'ailleurs comme principe de sécurité aérienne un seul type d'hélicoptère par section aérienne.




Le retrait des Écureuil ramènera le parc à quatre flottes ; la réforme ultérieure des EC145 devrait ensuite conduire à une organisation reposant principalement sur les EC135, les H145-D3 et les H160.

II. LA POLICE NATIONALE S'APPUIE SUR UNE FLOTTE DE MOYENS HABITÉS PLUS RÉDUITE MAIS INDISPENSABLE, COMPLÉTÉE PAR LE CONCOURS D'AUTRES ADMINISTRATIONS

Le modèle des moyens aériens habités de la police nationale diffère profondément de celui de la gendarmerie. Ne disposant pas d'hélicoptère et d'aéronef habité en propriété, elle s'appuie sur un **nombre limité d'avions loués ou mis à disposition**, ainsi que sur les concours d'autres administrations, au premier rang desquels figurent les hélicoptères de la gendarmerie.

Professionnalisé sous le pilotage de la direction nationale de la police aux frontières (DNPAF) – agissant pour le compte de la police nationale – et du groupement aérien et maritime de la police nationale (GAM-PN) qui lui est rattaché, ce modèle présente une réelle souplesse et permet d'adapter les moyens aux besoins. Il demeure toutefois dépendant de la robustesse des contrats, de financements externes tels que les contributions Sandhurst et de la disponibilité des flottes concourantes.

Synthèse des principaux moyens aériens habités de la police nationale

 1 BEECHCRAFT 1900D Avion de transport - 19 places	 5 ALSR Avions légers de surveillance et de reconnaissance spécifiquement équipés	 4 ALSR Avions légers de surveillance et de reconnaissance non spécifiquement équipés
MODALITÉ DE GESTION LOCATION COQUE NUE	MODALITÉ DE GESTION MARCHÉ PUBLIC Financement Sandhurst	MODALITÉ DE GESTION CONVENTIONS AVEC AÉROCLUBS
Équipages policiers Base : Le Bourget	Équipages policiers Zones Nord, Ouest, Île-de-France et Est	Équipages policiers Zones Sud-Est, Sud et Sud-Ouest
CAPACITÉ <ul style="list-style-type: none">• Transport jusqu'à 19 personnes	ÉQUIPEMENTS EMBARQUÉS <ul style="list-style-type: none">• Boule optronique jour / nuit• IMSI-Catcher sur certains appareils	ÉQUIPEMENT <ul style="list-style-type: none">• Pas de capacité optronique comparable
MISSIONS PRINCIPALES <ul style="list-style-type: none">• Éloignements et transport de personnes sensibles• Projection urgente du RAID• Transport de personnels et logistique	MISSIONS PRINCIPALES <ul style="list-style-type: none">• Surveillance des frontières et du littoral• Lutte contre l'immigration irrégulière• Appui judiciaire, renseignement et grands événements	MISSIONS PRINCIPALES <ul style="list-style-type: none">• Surveillance et appui aux services territoriaux• Police judiciaire et sécurité publique• Complément du maillage métropolitain

Source : commission des finances, d'après les données transmises au rapporteur spécial

A. UNE FLOTTE D'AVIONS NON PATRIMONIALE, LIMITÉE MAIS ESSENTIELLE, NOTAMMENT POUR LA LUTTE CONTRE L'IMMIGRATION IRRÉGULIÈRE

La police nationale ne possède aucun aéronef en propre. Le parc habituellement mobilisé comprend **dix avions loués ou mis à disposition** dont l'équipage est policier (location dite « coque nue ») :

- un **avion de transport Beechcraft 1900D** ;
- **cinq avions légers de surveillance et de reconnaissance (ALSR)** spécifiquement équipés de moyens d'observation ;
- **quatre autres ALSR mis à disposition par des aéroclubs**, sans moyens aussi perfectionnés d'observation.

Ces moyens peuvent être **complétés par des prestations avec équipage externe**, notamment pour renforcer la surveillance nocturne du littoral de la Manche, ou par des **affrètements ponctuels** pour les projections ne pouvant être assurées par la flotte habituelle.

Le **Beechcraft 1900D**, stationné au Bourget, dispose d'une capacité de dix-neuf places. Loué à un opérateur privé mais exploité par des équipages de la DNPAF, il est notamment utilisé pour les **éloignements** d'étrangers en situation irrégulière, le **transport** de personnes privées de liberté sensibles et la **projection urgente de forces d'intervention**, notamment du RAID. Son emploi repose sur six pilotes professionnels, complétés par une réserve opérationnelle spécialisée. Un nouveau marché doit entrer en vigueur en septembre 2026. Il permettrait, lorsque le premier avion est déjà engagé, de recourir à un second appareil, ce qui renforcera la continuité de la capacité de transport, notamment en matière d'éloignements¹.

Les **missions d'observation** sont principalement assurées par **cinq ALSR**, acquis dans le cadre d'un **marché** conclu en novembre 2023 et financés par les contributions britanniques dites « Sandhurst »². Cette flotte comprend trois P68 bimoteurs et deux Cessna 206 monomoteurs, tous dotés d'une boule optronique et permettant, pour certains, l'interception du trafic des communications mobiles (IMSI-catcher). Répartis entre les **zones Nord, Ouest, Île-de-France et Est**, ces appareils fournissent une capacité de surveillance indispensable.

Dans les **zones Sud-Est, Sud et Sud-Ouest**, la police s'appuie parallèlement sur **quatre ALSR non spécifiquement équipés**, mis à disposition par convention avec des aéroclubs.

¹ Sur les conséquences en matière d'éloignement, voir notamment le rapport d'information n° 4 (2025-2026), déposé le 1er octobre 2025 au Sénat par Marie-Carole Ciuntu au nom de la commission des finances du Sénat, intitulé *Renforcer la rétention administrative pour garantir l'efficacité de la politique d'éloignement*.

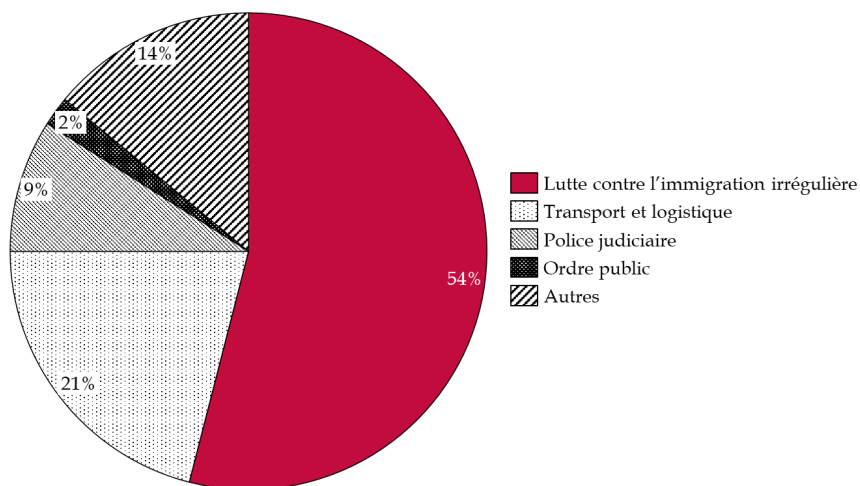
² Du nom de l'accord de Sandhurst conclu entre la France et le Royaume-Uni en matière migratoire, voir infra.

La mise en œuvre de ces moyens aériens repose sur **des brigades de police aéronautique** implantées à Lille, Metz, Rennes, Toussus-le-Noble, Bordeaux, Toulouse, Marseille et Lyon. Elles comprennent des policiers pilotes et, pour les appareils équipés, des « opérateurs caméra » chargés d’exploiter les capteurs et de transmettre les images aux unités ou centres de commandement.

S’agissant de l’activité, **la lutte contre l’immigration irrégulière constitue le premier domaine d’emploi de la flotte**. En 2025, 86 % du temps de vol des avions était consacré à des missions opérationnelles, dont **54 % à la lutte contre l’immigration irrégulière, 21 % au transport et à la logistique, 9 % à la police judiciaire et 2 % à l’ordre public**. Les appareils concourent également au renseignement, à la surveillance discrète, à la sécurisation des grands événements et à l’appui des services spécialisés.

Ventilation des missions des avions de la police nationale, en 2025

(en pourcentage)



Source : commission des finances, d’après les réponses écrites de la direction générale de la police nationale au questionnaire du rapporteur spécial

Le littoral de la Manche et de la mer du Nord constitue un terrain d’emploi particulièrement structurant pour la lutte contre l’immigration irrégulière vers le Royaume-Uni. Les moyens aériens contribuent à la surveillance d’un linéaire d’environ 150 kilomètres, difficile à couvrir par les seules unités terrestres. Les capteurs optroniques permettent de détecter et de suivre, notamment de nuit, des groupes ou des embarcations, puis d’orienter les personnels au sol vers les secteurs pertinents.

La capacité aérienne de la police nationale demeure néanmoins marquée par des fragilités. Une partie des appareils est ancienne et la police nationale a signalé que trois des cinq ALSR équipés avaient simultanément été

récemment affectés par des **difficultés techniques**, que le prestataire s'est néanmoins efforcé de compenser partiellement par l'affectation d'avions de remplacement. **Les conventions avec les aéroclubs ne garantissent**, quant à elles, **ni une disponibilité immédiate ni une priorité d'emploi. Le niveau d'équipement des avions reste enfin disparate** ; il est plus élevé dans la partie septentrionale de la France que dans la partie méridionale, où les moyens de détection sont plus limités.

B. UN CONCOURS D'AUTRES ADMINISTRATIONS, EN PARTICULIER LA GENDARMERIE NATIONALE

La police nationale ne disposant pas de flotte hélicoptée propre, elle recourt aux hélicoptères de la gendarmerie pour les missions auxquelles les avions ou les drones ne peuvent répondre dans des conditions équivalentes. La **préfecture de police** de Paris peut, pour sa part, solliciter les hélicoptères de la gendarmerie basés à Villacoublay, notamment pour les missions d'ordre public et la gestion des mouvements dans la profondeur.

Ce concours est encadré par un **protocole** entre la police nationale et la gendarmerie nationale. **En 2025, les hélicoptères de la gendarmerie ont ainsi réalisé 1 114 heures de vol au profit de la police nationale et de la préfecture de police.** Cette prestation donne lieu à facturation¹. **Le recours à ces moyens a toutefois diminué au cours des dernières années**, puisqu'il s'établissait à environ 1 400 heures en 2023, en raison, selon la police nationale, du recours à des avions équipés de moyens optroniques et de la montée en puissance des drones.

Par ailleurs, la police nationale peut s'appuyer sur d'autres **moyens ministériels**, en particulier les avions et hélicoptères relevant de la **sécurité civile**, et interministériels, relevant notamment du **ministère des armées** – en particulier le « groupement d'intervention hélicoptères » (GIH) – et des **douanes**².

¹ Voir infra.

² Idem.

III. LES DRONES ET LA LUTTE ANTI-DRONES SONT DEVENUS DES CAPACITÉS ORDINAIRES DE LA GENDARMERIE, DE LA POLICE NATIONALE ET DE LA PRÉFECTURE DE POLICE

Le **développement des drones constitue l'une des évolutions capacitaires les plus rapides des forces de sécurité intérieure**. Leur emploi est désormais **quotidien** et repose sur des parcs et un nombre de télépilotes en cours d'extension. Cette banalisation, qui peut être constatée également dans le monde civil, s'accompagne symétriquement d'un **besoin croissant de lutte anti-drones**.

A. DES PARCS DE DRONES EN FORTE CROISSANCE ET DES USAGES DÉSORMAIS QUOTIDIENS

L'emploi des drones par les forces de sécurité intérieure a changé d'échelle en quelques années. D'abord acquis à titre expérimental ou pour les besoins de certaines unités spécialisées, ils constituent désormais des moyens d'appui quotidien, répartis au plus près des services et mobilisés pour de nombreuses missions, dont la sécurité et l'ordre publics, la police judiciaire, la recherche de personnes ou la surveillance des frontières. Cette montée en puissance repose sur des parcs plus importants, mais aussi sur la formation d'un nombre croissant de télépilotes et sur la structuration progressive de **doctrines et d'unités spécialisées**.

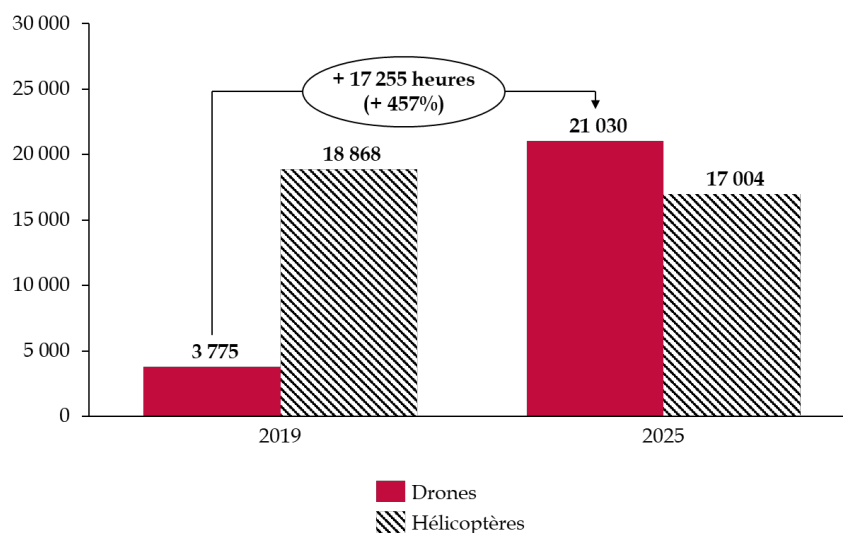
1. La gendarmerie nationale

La **gendarmerie nationale** disposait **en mai 2026 de 1 350 drones**. Le parc de cette dernière s'organise autour de **trois grandes familles**. Les **drones dits « du quotidien »** (généralement de moins de 4 kgs) sont directement employés par les unités territoriales pour l'observation d'une zone réduite et la sûreté immédiate des personnels. Des **drones spécialisés** (généralement de plus de 4 kgs) répondent à des besoins particuliers de police judiciaire, de montagne, de surveillance d'aérodromes ou de recherche. Enfin, une **capacité nationale** regroupe les moyens les plus performants (généralement de plus de 25 kgs), susceptibles d'être projetés au profit d'une opération planifiée ou d'un événement majeur. Le commandement des forces aériennes de la gendarmerie nationale est compétent pour la gestion des drones aux capacités les plus importantes.

L'activité témoigne de la place désormais prise par ce vecteur. Selon les éléments recueillis, **les drones auraient représenté 21 030 heures de vol en 2025, soit 5,5 fois plus qu'en 2019 (3 775 heures), à comparer à 17 004 heures pour les hélicoptères**. Cette année-là, pour la première fois, **le volume d'activité des drones a ainsi dépassé celui des moyens hélicoptés**. Cette comparaison doit être interprétée avec prudence, une heure de

micro-drone et une heure d'hélicoptère ne produisant ni les mêmes effets ni les mêmes coûts. Elle illustre néanmoins la constitution d'un véritable **second pilier de l'action aéroterrestre de la gendarmerie**.

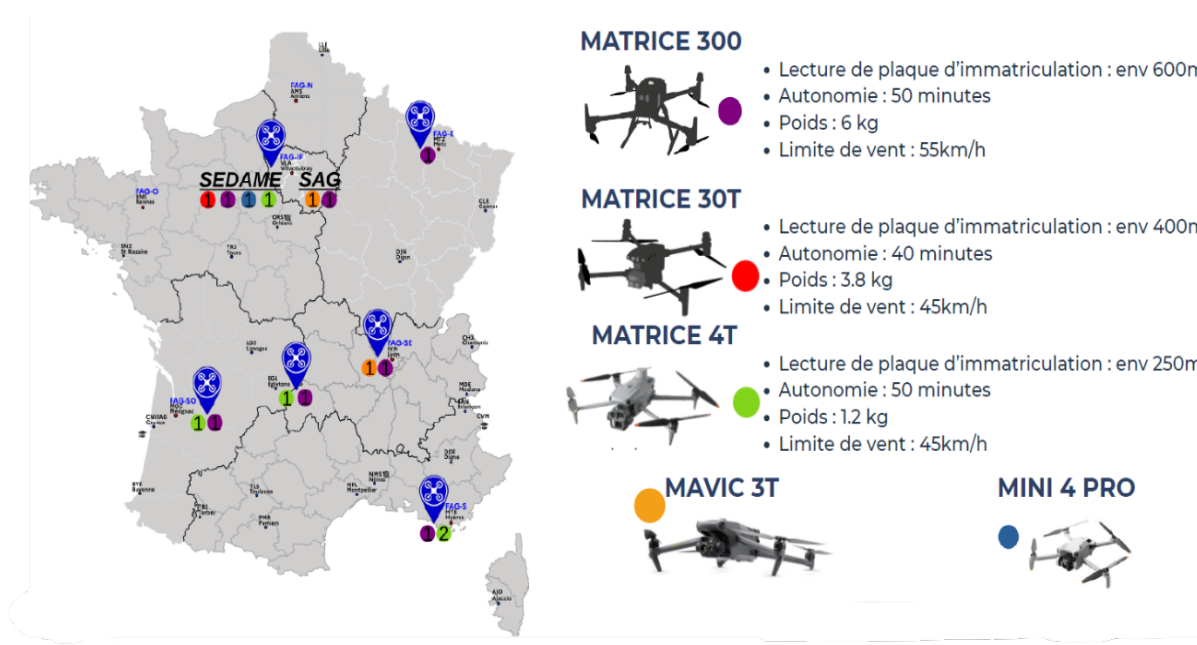
Évolution du nombre d'heures de vol effectuées par les hélicoptères et les drones de la gendarmerie, entre 2019 et 2025



La gendarmerie expérimente parallèlement deux drones de **moyenne endurance**, notamment le Delair DT46. D'une masse d'environ 25 kilogrammes, cet appareil peut disposer d'une autonomie proche de cinq heures, évoluer dans un rayon d'environ 50 kilomètres et emporter des capteurs optroniques ou électromagnétiques plus performants. Son emploi requiert des télépilotes spécialisés et un espace aérien dit « ségrégué », à savoir sans croisement possible avec des moyens habités¹. Une première expérimentation opérationnelle a été conduite lors du G7 d'Évian en juin 2026.

¹ De tous types, y compris civils.

Le maillage territorial des drones des forces aériennes de la gendarmerie nationale



Source : commandement des forces aériennes de la gendarmerie nationale (COMFAG)

2. La police nationale

La **police nationale connaît une évolution comparable**. Son parc atteint désormais **830 drones**, principalement des appareils destinés à l'appui opérationnel de proximité, auxquels s'ajoute un **drone de longue élancement** acquis grâce aux financements « Sandhurst ». À la différence de sa flotte d'avions, concentrée sur quelques implantations, son **maillage de drones couvre l'ensemble du territoire métropolitain et ultramarin**.

La police nationale dispose de **45 unités consacrées aux drones et à la lutte anti-drones**. Elles sont complétées par un **réseau territorial de télépilotes¹**, qui exercent fréquemment cette qualification en complément d'autres missions². Cette organisation permet, selon la police nationale, d'associer des capacités spécialisées, mobilisables pour les opérations les plus exigeantes, et un réseau de proximité susceptible de répondre aux besoins courants des services.

L'activité a fortement progressé dans les dernières années. En 2025, la police nationale a recensé **4 909 missions**, contre 2 618 en 2024, soit une **hausse de 87,5 %**, pour un total de **17 913 heures de vol** (hors préfecture de police), un niveau comparable à la gendarmerie nationale.

¹ Pilotes de drones.

² Voir infra s'agissant des effectifs.

Cette montée en puissance s'est accompagnée d'une **professionnalisation de la gestion du parc et des personnels impliqués**. La DNPAF et le groupement aérien et maritime de la police nationale (GAM-PN) qui lui est rattaché disposent désormais d'outils destinés à recenser les appareils, les télépilotes et l'activité. En outre, les achats, auparavant dispersés entre les zones et les services, sont désormais centralisés.

La **préfecture de police de Paris** constitue un **cas particulier**. Les drones représentent en effet aujourd'hui **sa seule flotte aérienne propre**. L'**unité des moyens aériens** (UMA) de la direction de l'ordre public et de la circulation, principal exploitant des drones de la préfecture de police, dispose de 34 drones opérationnels propres, notamment employés pour l'ordre public, la surveillance de flux et l'appui aux autres directions. Par ailleurs, l'Agence de gestion et de recouvrement des avoirs saisis et confisqués (AGRASC) a contribué également à l'équipement des services, 130 drones saisis ou confisqués ayant ainsi été remis à l'UMA en décembre 2023, puis 163 appareils supplémentaires répartis entre les services de préfecture de police en janvier 2026.

L'UMA réalise désormais **plus de 600 missions par an, pour 1 226 heures de vol en 2025**, contre 719 heures en 2023. Par ailleurs, la **cellule d'appui technique** de la direction de la police judiciaire dispose, au profit des activités judiciaires et notamment de la brigade de recherche et d'intervention de la préfecture de police (BRI-PP) de 10 appareils perfectionnés, comprenant notamment des drones thermiques, un drone FPV¹ destiné aux interventions en intérieur et un drone filaire² équipé d'une caméra performante. 188 heures de vol ont été réalisées au profit de la police judiciaire de la préfecture de police en 2025.

B. UNE OBSOLESCENCE RAPIDE, DES BESOINS DE RENOUVELLEMENT FRÉQUENTS ET DES ENJEUX DE SOUVERAINETÉ

Davantage que les aéronefs habités, les drones sont soumis à une **obsolescence technologique rapide**. Un appareil peut ainsi demeurer techniquement apte au vol, tout en ne répondant plus pleinement – voire nullement – aux besoins opérationnels.

La police nationale a, en conséquence, retenu un cycle de renouvellement régulier, portant sur environ **un tiers du parc tous les trois ans**. Les drones déclassés peuvent être conservés pour la formation à la lutte anti-drones, ce qui permet de valoriser une partie des matériels. Les **enjeux sont globalement les mêmes pour la gendarmerie nationale**.

Le développement des drones soulève en outre un enjeu de **souveraineté technologique**. Une part prépondérante des appareils utilisés

¹ Drone « First Person View », vue à la première personne.

² Les drones filaires échappent notamment aux dispositifs de brouillage classiques.

par les forces, qui sont issus du marché civil, provient de **fabricants étrangers, en particulier chinois**. Or, les drones de police ou de gendarmerie peuvent recueillir des images, des coordonnées et des informations particulièrement sensibles. Le développement de solutions françaises ou européennes, à l'image du DT46 expérimenté par la gendarmerie pour les missions de moyenne endurance, peut déjà contribuer à répondre à certains besoins, mais sur un segment réduit.

C. UNE LUTTE ANTI-DRONES DÉSORMAIS OPÉRATIONNELLE, MAIS ENCORE SOUS-DIMENSIONNÉE FACE À L'AUGMENTATION DES BESOINS ET DE LA MENACE

La lutte anti-drones est devenue une composante opérationnelle permanente de la sécurité intérieure. Elle doit permettre de détecter, identifier et localiser un aéronef suspect, puis éventuellement, en cas de nécessité et lorsque les conditions techniques, opérationnelles et juridiques sont réunies, de le neutraliser. Son champ d'emploi s'étend désormais des grands événements à la protection des sites sensibles, aux établissements pénitentiaires, aux aéroports, aux infrastructures énergétiques et à la protection des forces engagées.

La **gendarmerie nationale** a organisé sa réponse, applicable à l'ensemble du territoire national, y compris en outre-mer, selon trois niveaux. La **section de protection et d'appui drones (SPAD) de la Garde républicaine**, composée de 20 militaires, constitue une capacité nationale spécialisée. En outre, des **moyens décentralisés** assurent un maillage territorial. Enfin, le **groupe d'intervention de la gendarmerie nationale (GIGN) et ses antennes** disposent de capacités adaptées aux menaces de haute intensité¹.

Selon les données transmises au rapporteur spécial, la gendarmerie dispose de **51 systèmes de lutte anti-drones**, comprenant **neuf véhicules équipés de brouilleurs omnidirectionnels** - sept affectés au GIGN et à ses antennes, deux à la SPAD - et **42 kits mobiles de détection et de neutralisation**. La gendarmerie s'est fixée l'objectif de disposer de 71 kits pour la fin de l'année 2026. Par ailleurs, une expérimentation de lutte anti-drones embarquée dans des hélicoptères est en cours.

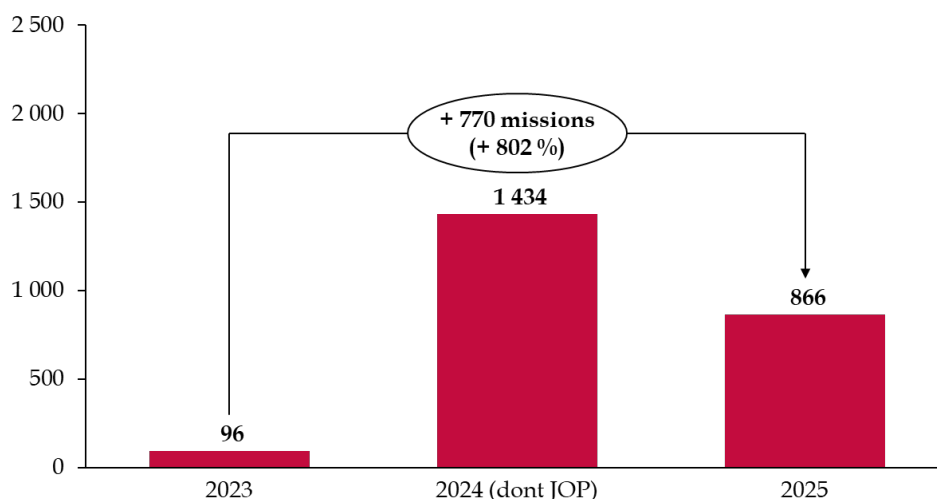
La **police nationale** a également structuré ses capacités, notamment à la faveur de la Coupe du monde de rugby et des jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) de Paris en 2024. Le groupement aérien et maritime de la police nationale (GAM-PN) assure la **coordination nationale**, l'animation du réseau et la répartition des moyens. Le dispositif repose sur des **opérateurs systèmes de lutte anti-drones (OSLAD)**, de **dix véhicules dotés** de moyens de

¹ Ces moyens peuvent être complétés par ceux de la gendarmerie des transports aériens, qui sont utilisés dans les zones aéroportuaires et à l'occasion des grands événements.

détection et de neutralisation omnidirectionnels et de **52 kits élémentaires**¹. Ces capacités sont réparties en métropole et outre-mer.

La progression de l'activité confirme le changement d'échelle. Le nombre de missions de lutte anti-drones de la police nationale est passé de **96 en 2023 à 1 434 en 2024**, année marquée par les jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) de Paris, puis à **866 en 2025**. Malgré le recul enregistré après l'année spécifique de 2024, l'activité demeure près de neuf fois supérieure à son niveau de 2023.

Évolution du nombre de missions de lutte anti-drones pour la police nationale, entre 2023 et 2025



Source : commission des finances, d'après les réponses écrites de la direction générale de la police nationale au questionnaire du rapporteur spécial

Néanmoins, **les moyens disponibles pour la lutte anti-drone restent à ce jour limités à l'échelle nationale** pour les forces de sécurité intérieure, alors qu'il est possible de considérer que les menaces hybrides identifiées par **le Revue nationale stratégique de 2025**² pourraient éventuellement prendre la forme d'attaques de drones.

À titre d'illustration, **la police nationale ne dispose que d'un niveau très limité de kits élémentaires dans de nombreuses zones**, dont 4 dans le

¹ Un kit élémentaire comprend un moyen de détection et un dispositif de neutralisation directionnel.

² La Revue nationale stratégique (RNS) de juillet 2025 constate l'aggravation de la dégradation de l'environnement sécuritaire mondial, marquée par la multiplication des crises régionales, la montée des menaces transnationales et la combinaison d'enjeux globaux (climatiques, énergétiques, commerciaux, etc.). Elle énonce qu'« il est désormais clair que nous entrons dans une nouvelle ère, celle d'un risque particulièrement élevé d'une guerre majeure de haute intensité en dehors du territoire national en Europe, qui impliquerait la France et ses alliés en particulier européens, à l'horizon 2030, et verrait notre territoire visé en même temps par des actions hybrides massives. »

sud-est, 4 dans l'ouest, 3 dans le sud-ouest, 3 dans le nord, et 1 seul en Guadeloupe, en Martinique, en Guyane, à La Réunion, à Mayotte, en Nouvelle-Calédonie et en Polynésie française.

De même, la situation de la **préfecture de police** illustre les limites du dispositif actuel, les **moyens actuels ne suffisant pas à faire face aux besoins dans la région parisienne**. Les moyens légers relèvent de l'unité des moyens aériens (UMA), tandis que les capacités les plus lourdes sont pilotées par la direction de l'innovation, de la logistique et des technologies (DILT), la Garde républicaine, relevant de la gendarmerie, assurant parallèlement la protection des palais nationaux. En matière de détection, **l'UMA ne dispose que de deux aéroscopes**, principalement adaptés à la lutte contre les drones coopératifs ; ces équipements sont beaucoup moins efficaces face aux drones artisanaux, aux appareils FPV¹ ou à ceux utilisant d'autres protocoles. Leur portée est en outre affectée par les immeubles, les obstacles et les interférences électromagnétiques propres au milieu urbain dense. La préfecture de police dispose en outre de 7 fusils brouilleurs, un nombre apparaissant limité.

Par ailleurs, plus globalement, **l'emploi des mesures anti-drones demeure aujourd'hui contraint techniquement et juridiquement**. Le brouillage peut perturber des communications, des réseaux ou d'autres usagers de l'espace aérien. Il suppose une étude d'impact et une autorisation préfectorale.

¹ Drone « First Person View », vue à la première personne.

IV. LES AUTRES FLOTTES PUBLIQUES, AUX MISSIONS GLOBALEMENT DISTINCTES, S'INSCRIVENT DANS UNE LOGIQUE DE COMPLÉMENTARITÉ ET DE CONCOURS

Les moyens aériens de la police et de la gendarmerie nationales – en particulier habités – s'insèrent dans un **écosystème public plus large, comprenant notamment les flottes de la sécurité civile, des armées, des douanes et les HéliSMUR.**

Leurs missions, pour l'essentiel distinctes, peuvent néanmoins se recouper dans certains domaines, notamment s'agissant du secours, de la surveillance, de la projection de forces, de l'intervention spécialisée ou de la gestion de crise. Dans ce contexte, **des mutualisations ou concours sont mis en place, y compris ponctuellement en dehors des domaines de recoupement des missions.**

A. LA SÉCURITÉ CIVILE CONSTITUE LE PREMIER CERCLE DE CONCOURS

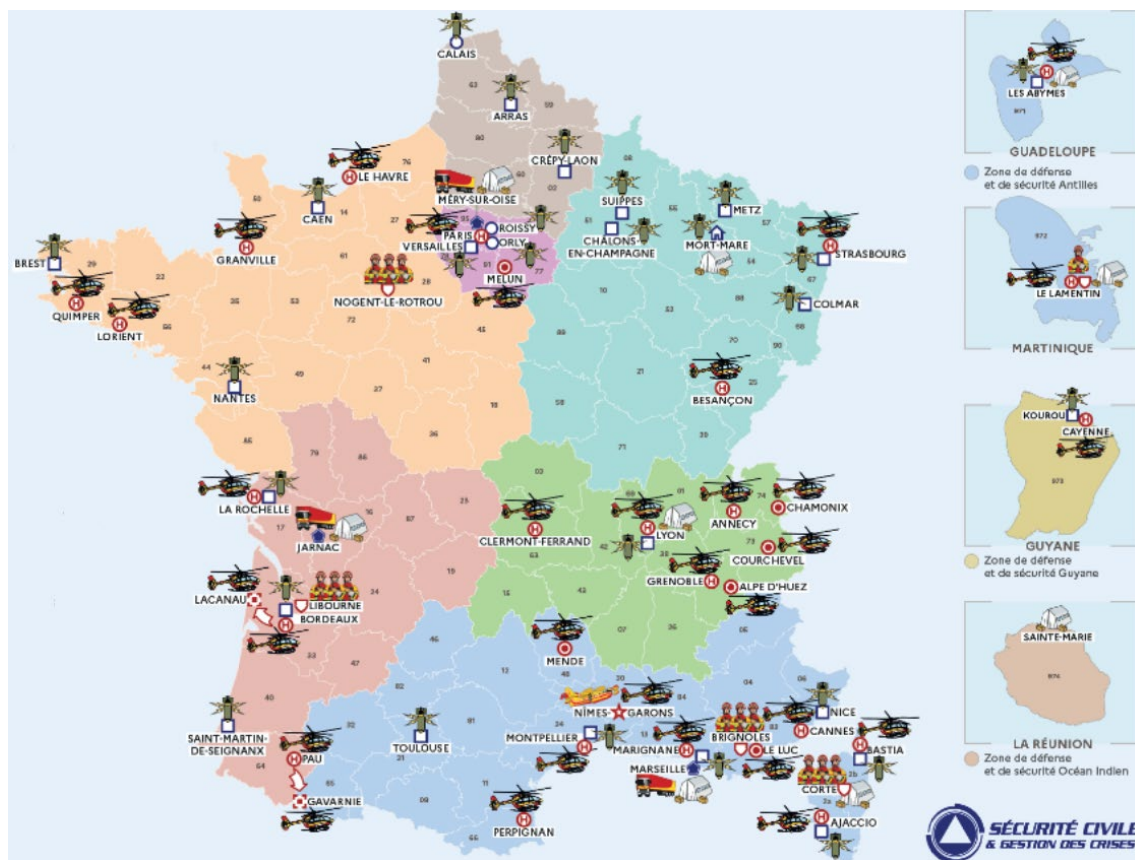
La sécurité civile dispose de l'une des principales flottes aériennes de l'État.

Sa **flotte patrimoniale** comprend, s'agissant des **avions**, 23 aéronefs, dont 12 Canadair¹, huit Dash 8 (avion de transport de 64 places pouvant également assurer des largages d'eau et de produit retardant) et trois Beechcraft (avions de reconnaissance et de coordination). Les avions sont stationnés à l'année à Nîmes-Garons, certains pouvant être prépositionnés en Corse, en Gironde ou à La Réunion en fonction des risques saisonniers.

La flotte d'**hélicoptères** connaît, pour sa part, une phase de transition avancée. La sécurité civile recense **22 EC145 et 19 H145-D3**, ces derniers devant progressivement remplacer l'ensemble des EC145 pour former une flotte homogène de **40 H145-D3 en 2029**. Les hélicoptères sont répartis entre 23 bases, dont trois outre-mer – en Guadeloupe, en Martinique et en Guyane –, auxquelles s'ajoutent huit détachements temporaires. La sécurité civile dispose également de **29 drones**, employés principalement par le déminage et les formations militaires de la sécurité civile.

¹ Avion bombardier d'eau amphibie.

Carte des moyens nationaux de la sécurité civile, dont les moyens aériens



Source : direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises (DGSCGC)

Le modèle aérien de la sécurité civile est **complété en période estivale par des prestations externalisées** comprenant les aéronefs (avions et hélicoptères) et leurs équipages. Ce recours permet d'absorber les pics saisonniers sans dimensionner la flotte permanente au niveau maximal d'activité. Enfin, des moyens territoriaux appartenant aux services départementaux d'incendie et de secours (SDIS) complètent la flotte, notamment en matière de drones.

Pour ce qui concerne les **hélicoptères**, le renouvellement de la flotte produit des effets sur sa **disponibilité**. Établie à 61,1 % en 2024, elle a légèrement progressé, pour atteindre 66,2 % en 2025¹. En 2025, les hélicoptères de la sécurité civile ont réalisé **15 639 heures de vol**, un chiffre comparable à celui observé pour la gendarmerie nationale.

Les moyens aériens de la sécurité civile répondent d'abord aux missions propres de la sécurité civile. Les avions sont principalement employés pour la lutte contre les feux de forêt, la reconnaissance, le commandement aérien et, plus ponctuellement, le transport. **La flotte d'hélicoptères a, quant à elle, pour mission principale le secours à personne**

¹ Selon le rapport annuel de performances de la mission « Sécurités » pour 2025.

en milieu périlleux (en montage ou en mer) et, de manière accessoire, la lutte contre les feux et l'aide médicale urgente (dont le transport interhospitalier). En 2025, les hélicoptères ont contribué au **secours de 14 734 personnes**, soit, en moyenne, une personne toutes les trente-six minutes.

L'appui mutuel entre la sécurité civile et la gendarmerie est organisé selon une logique de force « menante » et de force « concourante », dans les limites des qualifications détenues par les équipages et des capacités de chaque appareil. En cas d'indisponibilité d'un hélicoptère de la gendarmerie, l'hélicoptère de la sécurité civile situé à proximité peut ainsi contribuer à certaines missions, sous réserve de ne pas compromettre les missions prioritaires de secours de la sécurité civile. En sens inverse, la gendarmerie nationale peut appuyer la fonction de secours de la sécurité civile, même en dehors du cas spécifique du secours en montagne.

Le secours en montagne : une mission effectuée en pleine collaboration par la gendarmerie, la police nationale et la sécurité civile

Dans leur récent **rapport d'information sur les secours en montagne**¹, en dehors des domaines skiables², le présent rapporteur spécial et le Sénateur Jean Pierre Vogel ont souligné **l'intrication efficiente de l'intervention trois forces - la gendarmerie nationale, la police nationale et les sapeurs-pompiers -**.

S'agissant des moyens aériens, les unités spécialisées des trois services (pelotons de gendarmerie de haute montagne, CRS Montagne et groupes montagne des sapeurs-pompiers) s'appuient de manière déterminante sur les **hélicoptères**, indispensables pour l'accès rapide aux zones isolées, l'évacuation des victimes et le déploiement des équipes. Le déplacement effectué à Chamonix par les rapporteurs a confirmé ce constat ; en Haute-Savoie, 97 % des interventions du PGHM ont été hélicoportées en 2024.

Sont concernés **les hélicoptères de la gendarmerie nationale et de la sécurité civile**, la police nationale n'en disposant pas. En 2024, 13 hélicoptères appartenant à la gendarmerie nationale et 15 à la sécurité civile ont été mobilisés pour les secours en montagne, représentant un volume total de 6 282 heures de vol, selon les chiffres de la Cour des comptes. L'ensemble des trois unités de secouristes peut être embarqué dans l'une ou l'autre des flottes d'hélicoptères, en fonction des organisations départementales. Néanmoins, **le vieillissement de la flotte complexifie son entretien et conduit à l'indisponibilité d'une partie de celle-ci, ainsi qu'à une réduction des capacités opérationnelles en haute-montagne**.

Source : commission des finances

Les avions Dash 8 de la sécurité civile assurent également des missions de transport au profit de la police nationale, notamment en matière

¹ Rapport d'information n° 393 (2025-2026), déposé le 11 février 2026, au nom de la commission des finances du Sénat, MM. Bruno Belin et Jean Pierre Vogel.

² Qui relèvent d'un régime particulier de secours, incombant à la compétence de la commune et potentiellement, par délégation, aux gestionnaires de domaine skiable, qui peuvent eux-mêmes s'appuyer sur des moyens aéroportés privés.

de renvoi de personnes en situation irrégulière, et d'autres administrations, notamment les ministères des armées et de la justice.

Par ailleurs, la proximité d'une partie des **flottes d'hélicoptères** de la sécurité civile et de la gendarmerie crée des possibilités de **mutualisation technique**, pour les hélicoptères EC145 – en cours de réforme pour la sécurité civile – et pour les hélicoptères H145-D3¹, acquis par les deux forces bien qu'à des échelles différentes à ce jour². La sécurité civile met notamment à la disposition de la gendarmerie son simulateur EC145, tandis qu'elle organise des échanges réguliers de retour d'expérience s'agissant du H145-D3. À Nîmes, elle met également à disposition des forces aériennes de la gendarmerie des bureaux, des boxes de visites périodiques, des outillages et une cabine de peinture. Par ailleurs, des accords ont été conclus en matière de carburant. Enfin, **les services du ministère des armées ont permis une mutualisation du soutien contractuel**, en termes d'acquisition et de maintenance³.

B. LES ARMÉES, DONT LE « GROUPEMENT D'INTERVENTION HÉLICOPTÈRES », ET LES DOUANES, DES CAPACITÉS SPÉCIALISÉES UTILES À LA GENDARMERIE ET À LA POLICE NATIONALES

1. Les armées et le groupement d'intervention hélicoptères (GIH)

Les armées disposent de capacités aériennes sans commune mesure avec celles des forces de sécurité intérieure. Fin 2024, les armées disposaient d'environ **430 hélicoptères** et **530 avions** et de **plusieurs milliers de drones, dont plus de 3 000 pour l'armée de Terre**⁴. Les dotations en drones ont par ailleurs nettement augmenté récemment pour l'armée de terre, qui projette de disposer de **12 000 drones en 2026**⁵.

Si les **missions des armées diffèrent** de celles de la gendarmerie et de la police nationales, elles **peuvent fournir ponctuellement des moyens** lorsque les capacités du ministère de l'intérieur sont indisponibles ou insuffisantes. Elles peuvent ainsi apporter leur concours en matière de **projection, de transport, de renseignement, de drones** ou de **soutien**,

¹ Voir infra.

² Voir supra.

³ Les services du ministère des armées prenant la charge, en raison de leur expertise en la matière, de la négociation et de la conclusion de certains contrats avec les industriels pour l'acquisition ou le soutien des aéronefs, notamment en termes de maintenance, pour le compte des forces de sécurité intérieure. Voir infra.

⁴ Selon le document « Chiffres clés de la Défense 2025 ».

⁵ Selon le document « Armée de terre – Chiffres clés 2025 ».

notamment lors des crises majeures et dans les outre-mer¹. En Guyane, par exemple, les moyens militaires contribuent notamment à l'aéromobilité des forces engagées dans la lutte contre l'orpaillage illégal et à la protection du centre spatial.

Le **groupement d'intervention hélicoptères (GIH**, anciennement intitulé, jusqu'en mai 2026, « groupe interarmées d'hélicoptères ») constitue une forme très structurée de concours opérationnel des armées aux forces de sécurité intérieure. **Créé en 2006 en tant que structure interarmées**, le GIH est, depuis le 1^{er} juin 2026, **une unité de l'armée de Terre²**, et reste rattachée au 4^e régiment d'hélicoptères des forces spéciales. Comme depuis de nombreuses années, il est **placé au service** – sous un préavis très court – **du GIGN et du RAID³**, mais également des armées elles-mêmes.

Le GIH permet notamment la projection et la dépose de personnels, le renseignement, le tir embarqué, l'évacuation ou le sauvetage en environnement non sécurisé, l'intervention sur des points d'importance vitale et des missions de contre-terrorisme maritime. Il participe également à la préparation opérationnelle des unités d'intervention, dont les personnels doivent s'entraîner régulièrement aux différents modes d'aéroprojection.

Les deux **protocoles** encadrant l'appui respectivement fourni au GIGN et au RAID ont été signés le 16 janvier 2026 et demeurent applicables jusqu'au 31 décembre 2028. Ils définissent à la fois les conditions d'emploi du GIH et les modalités de répartition des coûts.

En 2025, le GIH a réalisé 1 176 heures de vol, dont **411 heures au profit du GIGN et du RAID**, soit 35 % de son activité. Le GIGN a bénéficié de 286 heures et le RAID de 125 heures. La plus grande partie de cette activité est consacrée à l'entraînement et à la préparation opérationnelle, auxquels s'ajoutent les alertes, les opérations et la participation au dispositif permanent de contre-terrorisme maritime.

¹ Concrètement, les moyens aériens militaires peuvent être engagés au profit des forces de sécurité intérieure par réquisition administrative ou judiciaire, ou par demande de concours. Le choix du cadre, en lien avec les armées, dépend de l'effet recherché et de la disponibilité des capacités civiles. La réquisition administrative, appréciée notamment au regard du caractère indisponible, inadapté, insuffisant ou inexistant des moyens civils, ne donne pas lieu à facturation. Les demandes de concours et les réquisitions judiciaires donnent en revanche lieu à l'établissement d'un état de frais adressé respectivement au requérant ou au ministère de la justice.

² Son emploi demeure toutefois inséré dans une chaîne interarmées. En effet, les demandes du GIGN ou du RAID sont transmises au centre de planification et de conduite des opérations (CPCO) relevant du chef d'état-major des armées, puis orientées vers le commandement des opérations spéciales. Lors de l'engagement, le commandement de l'opération d'intervention spécialisée appartient au GIGN ou au RAID, tandis que le chef de détachement du GIH conserve le contrôle tactique de l'aéronef.

³ Groupe d'intervention de la gendarmerie nationale et unité Recherche, assistance, intervention, dissuasion, rattachée à la police nationale. Voir également le rapport n° 813 (2024-2025) du rapporteur spécial intitulé *Les unités d'élite de la gendarmerie et de la police nationales : une efficacité partagée, des moyens à garantir*, déposé le 2 juillet 2025.

À mi-juin 2026, le GIH disposait de huit hélicoptères de manœuvre et d'assaut (de type Puma) et de neuf équipages (soit environ 40 personnels). Son **contrat opérationnel** impose de maintenir en permanence **deux appareils et deux équipages en alerte**. Les personnels doivent pouvoir rejoindre la base de Villacoublay puis décoller dans un délai global maximal d'une heure. Un troisième appareil peut être engagé sur ordre, sous réserve de la disponibilité des matériels et des équipages.

Le format théorique masque toutefois une **disponibilité contrainte**. Âgés en moyenne de **53 ans**, les **Puma** du GIH ont présenté une disponibilité technique opérationnelle de 55 % en 2025, pour une moyenne de 59 % depuis 2014. La disponibilité est affectée par la complexification des pannes, le vieillissement des stocks et l'absence de certaines pièces critiques. Le groupement ne peut ainsi compter, en moyenne, que sur un peu plus de trois appareils disponibles, alors que deux doivent être maintenus en permanence en alerte avec un potentiel de vol suffisant. Cette situation laisse **peu de marge pour absorber simultanément l'alerte, l'entraînement et les opérations**. Sept journées de rupture d'alerte ont encore été enregistrées en 2025.

Le **coût complet de l'heure de vol du GIH** (y compris maintenance, dépenses de personnel, carburant, redevances, *etc.*) **progressive ainsi sensiblement**. Ce coût, fixé par instruction ministérielle, est passé de 12 074 euros en 2020 à **17 224 euros en 2025**. Cette hausse tient principalement à la maintenance, qui représente à elle seule 14 494 euros par heure en 2025 (contre 8 059 euros en 2020), soit près de 84 % du coût. Elle constitue une illustration particulièrement nette du coût de prolongation d'une flotte ancienne.

À compter de 2028, les huit Puma devraient être **progressivement remplacés par quatre Cougar, à contrat opérationnel inchangé**. Le dispositif de soutien envisagé, auprès d'un prestataire civil, serait censé garantir quotidiennement la mise en ligne de trois appareils, dont deux placés en alerte. La capacité d'emport en mission serait globalement comparable à celle du Puma, et légèrement supérieure à l'entraînement. Le Cougar apporterait surtout un gain de sécurité important grâce à une avionique plus moderne, à un pilote automatique plus complet et à une caméra thermique facilitant la détection des obstacles de nuit. Le coût de cette transformation et ses modalités précises de financement n'ont toutefois pas été communiqués au rapporteur spécial. Le coût supérieur à l'heure de vol du Cougar par rapport au Puma supposera de trouver un accord budgétaire entre le ministère de l'Intérieur et le ministère des armées, qu'il sera nécessaire de conclure au regard de l'importance opérationnelle du dispositif.

En effet, la **montée en puissance des H160 de la gendarmerie** pourrait certes éventuellement réduire le recours au GIH pour certaines opérations. Toutefois, elle **ne permettra probablement pas de reprendre l'ensemble des missions** relevant du GIH, notamment en matière de contre-terrorisme maritime.

Au-delà des aspects opérationnels, le **ministère des armées apporte également aux forces de sécurité intérieure une expertise déterminante** en matière **d'acquisition**, de **qualification**, de **sécurité aéronautique** et de **maintien en condition opérationnelle des aéronefs**, et en particulier des **hélicoptères**¹.

2. Les douanes

Depuis la création, en 2019, de la direction nationale garde-côtes des douanes (DNGCD), l'organisation des moyens aériens de la **direction générale des douanes et droits indirects (DGDDI)** est centralisée.

La flotte est principalement orientée vers l'action de l'État en mer, la surveillance aéromaritime, la lutte contre les trafics illicites, le ciblage des navires d'intérêt et l'appui aux moyens navals. Cette **spécialisation aéromaritime** la distingue des flottes de la police et de la gendarmerie, dont l'emploi est essentiellement aéroterrestre.

La flotte douanière, relativement réduite, comprend **sept avions Beechcraft King Air², cinq hélicoptères EC135 et un hélicoptère de manœuvre H160, qui est pour sa part en location**, auxquels s'ajoutaient 85 drones au 1^{er} janvier 2026. Elle est répartie entre cinq implantations principales : Lann-Bihoué, Le Havre-Octeville, Hyères, Le Lamentin et Margny-lès-Compiègne. L'hélicoptère H160, exploité en Martinique dans le cadre d'un contrat de location, a remplacé deux Écureuil retirés du service.

Ces moyens présentent une importance particulière aux Antilles, où le H160 et les avions Beechcraft douaniers constituent fréquemment les seuls moyens aériens de surveillance maritime. Ils contribuent ainsi directement à la lutte contre le narcotrafic et à la surveillance d'un espace maritime très étendu.

Des **concours directs avec la police et la gendarmerie existent**. Les moyens douaniers participent ainsi à **certains dispositifs de surveillance dans la Manche**, à la **frontière franco-italienne** ou à des missions ponctuelles de **convoyage** et de **surveillance**. Les **drones** douaniers peuvent, en outre, être mobilisés dans des opérations coordonnées avec la gendarmerie, notamment dans les Hauts-de-France.

¹ Voir infra.

² Dont l'un demeure chez l'industriel intégrateur du système mission, en raison d'un contentieux avec la DGDDI, qui serait en cours de résolution.

C. LES HÉLISMUR, UNE CAPACITÉ SANITAIRE RELEVANT D'UNE LOGIQUE D'OFFRE DE SOINS

Les hélicoptères hospitaliers **HéliSMUR** répondent à une **finalité distincte de celle des flottes de sécurité intérieure**. Mis en œuvre par des **établissements de santé**, ils assurent **l'aide médicale urgente**, qu'il s'agisse d'interventions primaires sur le lieu de l'événement ou de transferts interhospitaliers nécessitant une surveillance médicale.

Leur implantation relève d'une logique sanitaire. Elle dépend des schémas régionaux de santé, de la répartition de l'offre de soins, des besoins territoriaux et de la présence éventuelle d'autres vecteurs aériens d'État. **La prestation est totalement externalisée** auprès de prestataires privés, équipage compris.

Implantations des HéliSMUR



Source : direction générale de l'offre de soins (DGOS), réponses écrites transmises au rapporteur spécial

Leur activité aurait augmenté d'environ **9 % entre 2019 et 2025**, selon une estimation fournie au rapporteur spécial et fondée sur un échantillon représentant près de la moitié des SAMU.

Les HéliSMUR peuvent, dans certains cas, être amenés à réaliser des opérations de secours médical qui auraient pu également l'être par des hélicoptères de la gendarmerie ou de la sécurité civile. En outre, certaines opérations font intervenir **plusieurs aéronefs relevant de différentes administrations.** Dans ce cas, la coordination associe notamment le SAMU, le commandant des opérations de secours, les centres opérationnels départementaux d'incendie et de secours (CODIS) et, le cas échéant, les états-majors et centres opérationnels de zone. Ces coopérations sont particulièrement importantes lors d'accidents à victimes multiples ou d'interventions en milieu difficile.

V. DES COÛTS DE POSSESSION DES MOYENS AÉRIENS CROISSANTS

À mesure que l'emploi et la sophistication des moyens augmente, leur coût budgétaire croît. Le coût de possession ne se réduit d'ailleurs pas à l'acquisition des vecteurs, puisqu'il comprend notamment les équipements de mission, le maintien en condition opérationnelle, le carburant, les personnels, la formation, les infrastructures et les logiciels.

Le vieillissement des matériels et la coexistence de plusieurs micro-flottes d'hélicoptères exercent également une pression sur les dépenses s'agissant de la gendarmerie nationale.

Si les drones demeurent sensiblement moins coûteux que les aéronefs habités, leur obsolescence rapide impose des renouvellements réguliers, tandis que des dispositifs de lutte anti-drones sont destinés à croître.

A. DES COÛTS D'ACQUISITION ET D'ÉQUIPEMENT SIGNIFICATIFS POUR LES AÉRONEFS HABITÉS

Le coût d'acquisition d'un moyen aérien, qui inclut en général le soutien initial, des formations et des rechanges et outillages, est aujourd'hui élevé. La flotte d'hélicoptères H160 de la gendarmerie en fournit une illustration. Le coût total du contrat d'acquisition est de **229 millions d'euros d'autorisations d'engagement** pour dix appareils, dont 208 millions d'euros au titre des hélicoptères et de certains équipements (soit près de 21 millions d'euros par exemplaire)¹, et environ 20 millions d'euros de formation, de rechanges et d'outillages. Il en va de même des 6 hélicoptères **H145-D3**, dont le coût est de 95 millions d'euros, dont 87 millions d'euros au titre des hélicoptères (soit environ 15 millions d'euros par exemplaire) et environ 8 millions d'euros au titre des formations et des rechanges et outillages².

En outre, s'y ajoutent souvent des **équipements de mission spécifiques** aux missions réalisées, eux-mêmes parfois très onéreux : boules optroniques, caméras thermiques, protections balistiques, treuils, dispositifs d'aérocordage, liaisons vidéo et systèmes de détection notamment. Selon les éléments communiqués au rapporteur spécial, certains systèmes de caméra peuvent représenter un coût de **2,5 millions d'euros**, et un treuil 500 000 euros.

La mise en service suppose également des **dépenses d'infrastructure et de soutien** (adaptation des hangars et des ateliers, réseaux sécurisés, équipements de maintenance, stocks initiaux, aménagement des bases, etc.). La construction de la SAG de Lyon-Bron, destinée à accueillir à terme deux

¹ Financés par les crédits du plan de relance (programme 363 « Compétitivité »).

² Les montants sont indiqués TVA incluse. Deux hélicoptères sont financés par le fonds « Sandhurst », voir *infra*.

H160, a coûté 8,6 millions d'euros, tandis que celle de Lille-Lesquin, équipée d'un H145-D3, a représenté 1,9 million d'euros.

Si le modèle non patrimonial de la police nationale évite un coût d'acquisition aussi élevé que pour une flotte patrimoniale, il ne le supprime pas mais le transfère en partie dans les loyers et les marchés de prestations. En 2025, la location des moyens aériens a représenté **10,8 millions d'euros en crédits de paiement** pour la police nationale¹.

B. UN COÛT DE LA MAINTENANCE AÉRONAUTIQUE STRUCTURELLEMENT EN HAUSSE, EN PARTICULIER POUR LES HÉLIPTÈRES DE LA GENDARMERIE

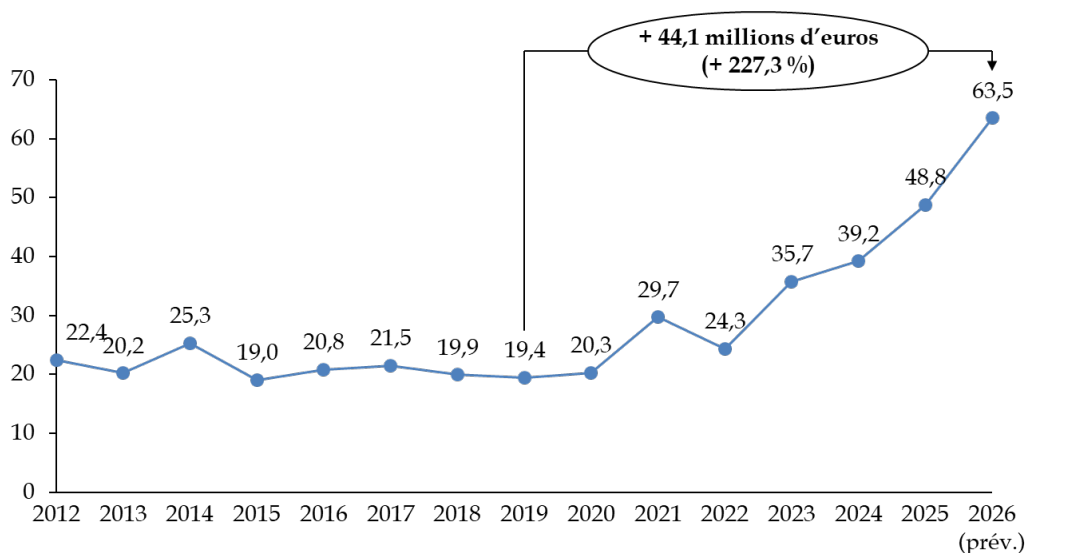
La hausse du coût du maintien en condition opérationnelle affecte l'ensemble du secteur aéronautique, civil comme militaire, sous l'effet de l'augmentation des coûts industriels, des tensions persistantes sur les chaînes d'approvisionnement et de la raréfaction de certaines compétences ou pièces détachées.

Elle concerne notamment la flotte héliportée de la gendarmerie. Les crédits de paiement consacrés à la maintenance des matériels aéronautiques sont ainsi passés de **19,4 millions d'euros en 2019 à 48,8 millions d'euros en 2025**, soit une hausse de 150 % en 6 ans. Ils devraient atteindre **63,5 millions d'euros en 2026**.

¹ Selon les éléments transmis par la DEPAFI.

Évolution des crédits de paiement consacrés au maintien en condition opérationnelle aéronautique de la gendarmerie

(en millions d'euros)



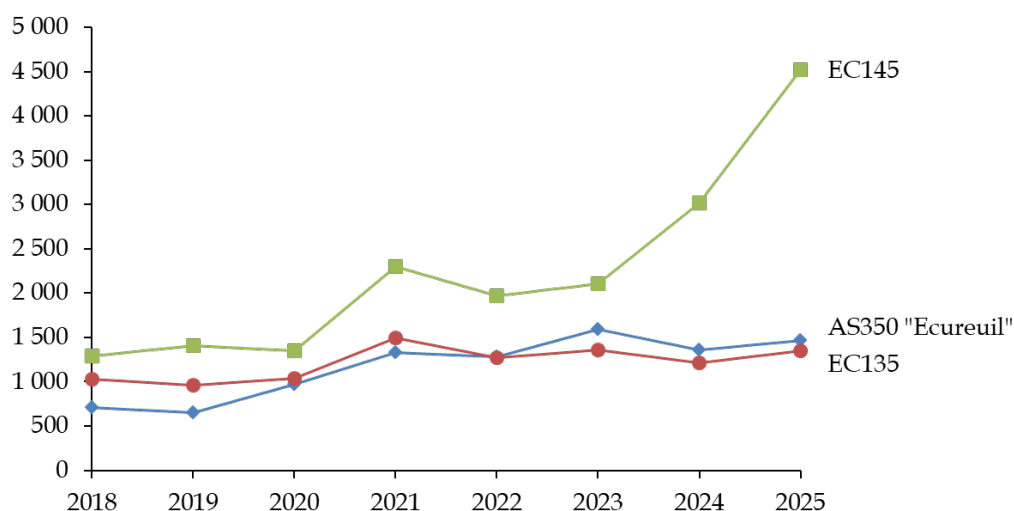
Source : commission des finances, d'après les documents budgétaires

Plusieurs facteurs se cumulent pour expliquer cette tendance s'agissant spécifiquement de la gendarmerie, outre les évolutions générales expliquant la hausse des coûts de la maintenance aéronautique en général évoquées *supra*¹. La **fin de vie des Écureuil** se traduit par une baisse de leur fiabilité, des phénomènes de corrosion et des visites de maintenance plus longues. Le **soutien des EC145 a été fortement renchéri** par la hausse des indices industriels et par la nécessité de conclure dans l'urgence de nouveaux marchés à la suite de difficultés rencontrées par certains titulaires de marchés de maintenance. L'externalisation d'une partie des visites périodiques et l'élargissement du périmètre soutenu contribuent également à la progression de cette dépense. Enfin, **l'arrivée des H145-D3 et des H160**, d'un haut niveau technologique, nécessite des dépenses supplémentaires.

¹ Augmentation des coûts industriels, tensions persistantes sur les chaînes d'approvisionnement et raréfaction de certaines compétences ou pièces détachées.

Évolution du coût de la maintenance des flottes historiques de la gendarmerie, à l'heure de vol

(en euros)



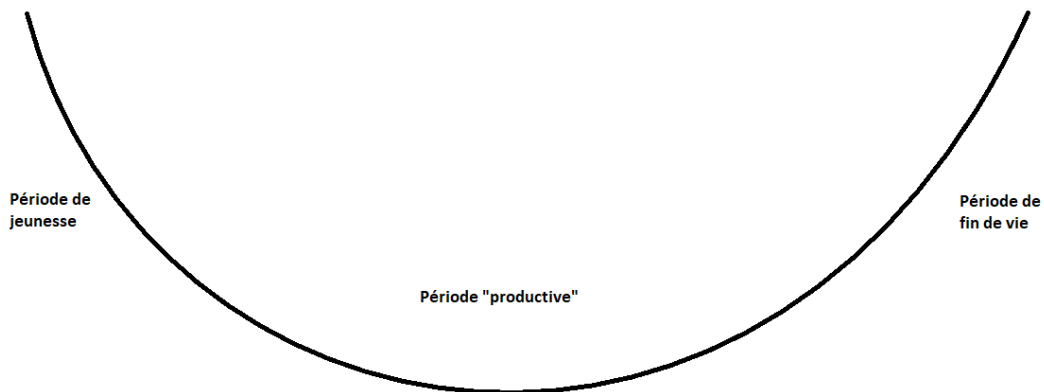
Source : commission des finances, d'après les réponses écrites de la direction générale de la gendarmerie nationale au questionnaire écrit du rapporteur spécial

S'ajoute, en outre, une **modification de l'assiette industrielle du soutien**. Le retrait progressif des EC145-C2 de la sécurité civile réduit en effet le nombre d'appareils couverts par le marché commun de maintenance de cette flotte avec la gendarmerie et conduit cette dernière à supporter une part croissante de ses coûts fixes. Ce phénomène contribue à la hausse attendue du coût de soutien de la flotte jusqu'à son retrait.

Le **renouvellement des flottes de la gendarmerie devrait améliorer, à terme, le rapport entre le coût du soutien et la capacité opérationnelle produite**, les hélicoptères modernes étant plus performants. Il ne devrait en revanche pas se traduire, en valeur absolue, par une baisse du coût de la maintenance, non seulement du fait de la hausse générale des coûts de maintenance mais également en raison du fait que les **matériels de nouvelle génération** (pour lesquels les personnels doivent approfondir leurs connaissances, identifier et régler les défauts de jeunesse), de même que les **matériels vieillissants** (pour lesquels les obsolescences sont nombreuses, les pièces détachées difficiles à trouver et les problèmes de structure parfois très sérieux) sont plus onéreux à entretenir que les matériels en milieu de vie¹, comme l'illustre la courbe en U ou « en baignoire ».

¹ Voir également infra pour les coûts associés.

Évolution schématique des coûts de maintenance d'un matériel selon son âge :
courbe en « U » ou « en baignoire »



Source : commission des finances

Les prix de maintenance supportés par la gendarmerie pourraient encore augmenter d'environ **8 à 10 % par an** au cours des prochaines années, sans perspective de reflux marqué.

Au-delà du coût annuel du maintien en condition opérationnelle, **le poids du soutien apparaît également lors de la signature des contrats de maintenance avec l'industriel** (pour les opérations ne pouvant être réalisées directement par les effectifs de la gendarmerie nationale dans les sections aériennes), soit dès l'acquisition - en complément du soutien initial intégré à l'acquisition - soit quelques années après cette dernière. Les éléments transmis par la direction générale de l'armement au rapporteur spécial font ainsi apparaître un montant contractuel plus complet d'environ **414 millions d'euros pour les 10 hélicoptères H160**, dont 229 millions d'euros pour les hélicoptères¹, mais également 185 millions d'euros pour les dix premières années de soutien, hors moteurs.

Pour les **avions de la police nationale**, le soutien est intégré aux contrats de location ou de prestation, ce qui rend le coût de maintenance moins directement identifiable, sans le faire disparaître.

Par ailleurs, au-delà de la maintenance *stricto sensu*, les dépenses de **carburants** sont notables. Pour la gendarmerie, elles oscillent entre 3 et 5,5 millions d'euros annuellement ; elles se sont établies à 4,9 millions d'euros en 2025.

¹ Voir supra.

C. UN COÛT DES DRONES ET DES DISPOSITIFS ANTI-DRONES ENCORE MODÉRÉ

1. Les drones

Le coût des drones demeure sans commune mesure avec celui des aéronefs habités. À titre d'illustration, les appareils couramment employés par la préfecture de police présentent ainsi un coût unitaire compris entre **3 000 et 8 000 euros**, selon les modèles et leurs équipements, même si leur coût de possession ne se limite pas à l'achat initial, les batteries, hélices, pièces détachées, caméras et autres accessoires augmentant le prix du matériel.

À la différence des hélicoptères et des avions, **les drones légers ne nécessitent généralement pas de maintenance lourde.** Leur principal enjeu budgétaire réside dans leur **obsolescence rapide, la durée de vie de nombreux modèles n'excédant pas quatre ans.** La police nationale renouvelle ainsi environ un tiers de son parc tous les trois ans.

Les montants engagés restent au total limités. Pour la police nationale et la préfecture de police, le coût consolidé des drones s'est élevé à environ **6,1 millions d'euros entre 2022 et 2025.** Pour la **gendarmerie**, les acquisitions ont représenté 2,04 millions d'euros en crédits de paiement en 2024, puis 0,91 million d'euros en 2025.

Cette appréciation doit toutefois être nuancée pour les drones les plus avancés. Un appareil de moyenne endurance tel que le **DT46** expérimenté par la gendarmerie nationale, doté d'une autonomie de plusieurs heures et de capteurs plus performants, atteint un coût proche d'un million d'euros. Or, ce type de drones pourrait s'imposer en plus grand nombre à l'avenir, éventuellement en substitution de certains aéronefs, à long terme.

2. La lutte anti-drones

Les dépenses consacrées à la lutte anti-drones demeurent également limitées comparées au coût des aéronefs habités.

Pour mémoire, selon la gendarmerie, le coût unitaire d'un fusil brouilleur s'élève à 77 000 euros et celui d'un brouilleur omnidirectionnel à 150 000 euros. Les balises « Infodrone »¹ représentent un coût de 1 300 euros.

Les investissements de la police nationale ont atteint environ 13,9 millions d'euros entre 2022 et 2026, dont 1,7 million d'euros consacré à la maintenance. Pour la **gendarmerie**, les acquisitions ont représenté environ

¹ Infodrone est un programme interministériel développé par l'ANFSI. Il permet l'identification des drones grâce au signalement électronique en temps réel (transmission du numéro du drone et des données de vol via Wi-Fi).

9,4 millions d'euros sur la période 2016-2024. En 2025, 3,1 millions d'euros ont été consommés à ce titre, dont 900 000 euros dédiés à la mise à niveau des capacités des antennes du GIGN et du service central des réseaux et technologies avancées (SCRTA), 600 000 euros au renforcement de la capacité de lutte anti-drones avec l'acquisition de fusils de dernière génération programmables, 300 000 euros au maintien en condition opérationnelle du parc existant, ainsi que 1,3 million d'euros pour l'acquisition de neuf kits. La gendarmerie nationale, qui s'est dotée d'une **stratégie de lutte anti-drones intitulée « Stratégie 2025-2030 »**, prévoit un budget minimum de **2 millions d'euros par an** à partir de 2026 en matière de lutte anti-drones pour l'achat annuel de 100 balises Infodrone et de 10 kits de lutte anti-drones, ainsi que de divers équipements associés.

Les dépenses en matière de lutte anti-drones sont appelées à devenir plus significatives et récurrentes. Les systèmes de détection et de neutralisation doivent être régulièrement adaptés à l'évolution des appareils, des fréquences et des protocoles de communication. En outre, leur nombre et leur couverture territoriale demeurent encore nettement insuffisant au regard des menaces¹.

D. DES RESSOURCES HUMAINES SPÉCIALISÉES QUI CONDITIONNENT LA DISPONIBILITÉ RÉELLE ET DOIVENT ÊTRE INTÉGRÉES AU COÛT COMPLET

La disponibilité opérationnelle dépend autant des compétences humaines que de l'état technique des matériels. Un aéronef ou un drone techniquement disponible ne constitue une capacité effective que s'il peut être mis en œuvre par un équipage ou un télépilote qualifié, soutenu par des mécaniciens, des opérateurs de systèmes de mission, des instructeurs et des personnels chargés de la sécurité aéronautique. Ces **ressources humaines spécialisées doivent donc être regardées comme une composante de la capacité elle-même.**

Les forces aériennes de la gendarmerie nationale comptent environ **500 personnels**, dont 150 pilotes, 225 mécaniciens, 75 opérateurs chargés des équipements de mission et 50 personnels de soutien². La mise en œuvre quotidienne de la flotte mobilise ainsi, en moyenne, huit à neuf personnels par hélicoptère, soit un ratio inférieur à celui observé dans les armées. Il repose sur une forte polyvalence des militaires et sur leur intégration directe dans la mission opérationnelle (les mécaniciens étant par exemple chargés de l'entretien au sol et membres d'équipages en vol). En 2025, **les dépenses de**

¹ Voir supra.

² La sécurité civile présente, pour mémoire, un dimensionnement comparable aux forces aériennes de la gendarmerie nationale. Son groupement des moyens aériens compte 459 agents, dont 92 pilotes d'avion, 96 pilotes d'hélicoptère, six personnels de sécurité cabine, 90 techniciens de maintenance, 109 mécaniciens et 66 agents exerçant des fonctions de direction ou de soutien.

personnel¹ associées aux moyens aériens ont été de 56 millions d'euros, dont 33,5 millions d'euros hors pensions.

Ce modèle est néanmoins soumis à des tensions croissantes. Les mécaniciens constituent une ressource particulièrement critique puisque leurs qualifications sont longues à acquérir, en partie propres à chaque type d'appareil et recherchées par le secteur privé. La fidélisation des personnels les plus jeunes peut donc être difficile, tandis que le départ de techniciens expérimentés entraîne une perte de compétences difficilement remplaçable. En outre, la fidélisation des pilotes les plus expérimentés est également un enjeu, alors que le secteur privé peut apparaître davantage rémunérateur. La coexistence de cinq flottes renforce ces contraintes, en multipliant les formations, les qualifications et les besoins de maintien des compétences.

La police nationale repose sur un modèle plus réduit, mais confronté à des difficultés similaires. Selon les éléments recueillis, la fonction aérienne mobilise une **cinquantaine de pilotes**, auxquels s'ajoutent des opérateurs des caméras. Le nombre de pilotes disponibles constitue l'une des principales limites à un emploi continu des avions, en particulier dans une logique de disponibilité vingt-quatre heures sur vingt-quatre.

La montée en puissance des drones et de la lutte anti-drones élargit encore les besoins en personnels spécialisés. Dans la **gendarmerie**, la mise en œuvre des **drones** repose sur environ **1 200 télépilotes**, dont la plupart exercent cette fonction en complément de leur emploi principal. Par ailleurs, en matière de **lutte anti-drones**, **près de 3 300 militaires** ont été formés à cette mission sur l'ensemble du territoire, outre-mer compris.

La **police nationale** dispose de **182 personnels affectés dans les unités spécialisées pour les drones et lutte anti-drones**. S'y ajoutent **596 télépilotes de proximité**, exerçant toutefois cette fonction en complément de leur emploi principal, et **310 opérateurs de systèmes de lutte anti-drones²**, contre 256 en 2024.

La **préfecture de police** connaît, quant à elle, un **niveau réduit d'effectifs spécialisés**. S'agissant des **drones**, l'unité des moyens aériens (UMA) compte 36 télépilotes, tandis que la cellule d'appui technique (CAT) de la direction de la police judiciaire dispose de quatre télépilotes et de deux assistants observateurs. Pour la **lutte anti-drones**, la direction de l'innovation, de la logistique et des technologies (DILT), qui opère les **capacités les plus lourdes, ne dispose que d'un équivalent temps plein dédié**, complété par un vivier de neuf agents affectés dans d'autres directions et mobilisables ponctuellement. Ce niveau d'effectifs apparaît très réduit au regard de la croissance des sollicitations et de la technicité croissante des équipements.

¹ Pour les effectifs militaires, c'est-à-dire appartenant à la gendarmerie.

² En intégrant les effectifs relevant de la préfecture de police.

La formation représente enfin une charge durable, tant pour les aéronefs habités que pour les drones et la lutte anti-drones.

Pour le rapporteur spécial, toute décision d'acquisition ou de renouvellement doit donc être accompagnée d'un **plan de ressources humaines**, intégrant le recrutement, la formation, la fidélisation et le coût des personnels nécessaires pour la durée d'emploi des matériels.

E. DES MÉCANISMES DE REFACTURATION ENTRE ADMINISTRATIONS ONT ÉTÉ MIS EN PLACE, TANDIS QUE DES FINANCEMENTS EXTERNES PRENNENT EN CHARGE UNE PART DU COÛT DES MOYENS AÉRIENS

La mutualisation des moyens aériens entre administrations entraîne des transferts de charges. Des **mécanismes de refacturation** ont ainsi été institués afin que l'administration bénéficiaire contribue au coût du concours fourni, contribuant ainsi à responsabiliser le demandeur. **Les dépenses afférentes sont néanmoins relativement modestes.**

À titre d'exemple, en 2025, le protocole entre la police nationale et la gendarmerie a conduit le programme 176 « **Police nationale** » à **verser 1,81 million d'euros** au titre de **1 114 heures de vol** réalisées¹ par les **hélicoptères de la gendarmerie** au profit de la police nationale et de la préfecture de police. Par ailleurs, les heures d'entraînement facturées en 2025 au titre des protocoles du GIGN et du RAID avec le **GIH** ont donné lieu à **1,6 million d'euros** de rétablissement de crédits au profit des armées (944 329 euros pour le RAID et 673 458 euros pour le GIGN).

De même, la mise à disposition des moyens de la **sécurité civile** peut donner lieu à rémunération. Ainsi, les autres entités du ministère de l'Intérieur ont reversé à ce titre au **premier semestre 2026 près d'un million d'euros** à la DGSCGC, dont la DNPAF, la DGSI et la DGPN, pour un total de 195 heures de vol.

Par ailleurs, **des financements complémentaires** aux crédits *stricto sensu* de la mission budgétaire « Sécurité » viennent contribuer à la prise en charge du coût des moyens aériens de la police et de la gendarmerie nationales.

En premier lieu, **les capacités aériennes de la police nationale reposent de manière notable sur les contributions britanniques** versées dans le cadre des accords de **Sandhurst**, sous la forme de fonds de concours. La police nationale a perçu, selon cette dernière, **10,7 millions d'euros en 2025** et **pourrait percevoir 10,1 millions d'euros en 2026** pour son activité aérienne de **lutte contre l'immigration irrégulière dans le Nord et la Manche**. Ces crédits financent notamment des marchés de location d'aéronefs, l'acquisition et la maintenance de drones, la formation des pilotes et télépilotes, ainsi qu'une partie de leur rémunération. Ils ont permis de constituer des capacités

¹ Et facturées.

devenues structurantes, en particulier les avions légers dotés de moyens optroniques et certaines prestations de surveillance nocturne.

En ce qui concerne la **gendarmerie nationale**, les fonds Sandhurst ont, selon cette dernière, financé, entre 2023 et 2026 :

- l'acquisition de deux des six H145-D3 commandés, pour un montant de 38,3 millions d'euros ;

- la formation des pilotes sur les hélicoptères H145-D3 (440 000 euros) ;

- 430 heures de vols annuelles des hélicoptères dédiées à la lutte contre l'immigration (pour 7 millions d'euros) ;

- la location d'un hangar à Calais, l'emploi d'un réserviste coordinateur des moyens aériens, la formation de télépilotes de drones de moyenne endurance, et la création de l'unité employant le drone DT 46, basée à Amiens.

En second lieu, d'autres ressources complètent ponctuellement les crédits des forces de sécurité intérieure au titre des moyens aériens.

Pour la police nationale, les fonds répartis par la mission interministérielle de lutte contre les drogues et les conduites addictives (**MILDECA**) auraient financé, à hauteur d'environ **un million d'euros entre 2023 et 2026**, l'acquisition de drones et de leurs équipements.

L'Agence de gestion et de recouvrement des avoirs saisis et confisqués (**AGRASC**) contribue également à l'équipement des services, par des financements mais aussi par l'attribution de matériels saisis¹.

Pour la **gendarmerie**, des achats de drones et de moyens de lutte anti-drones ont également été financés par des **fonds européens** et d'Europol.

¹ Voir supra pour la préfecture de police.

TROISIÈME PARTIE

POUR UNE STRATÉGIE FONDÉE SUR UN CONTRAT OPÉRATIONNEL MINISTÉRIEL, UNE PRISE EN COMPTE DU COÛT COMPLET ET UNE DOCTRINE DE JUSTE SUFFISANCE

Un effort apparaît aujourd’hui nécessaire en faveur des moyens aériens de la gendarmerie et de la police nationales. **L’urgence** concerne d’abord la **flotte hélicoptérée de la gendarmerie**, dont l’état ne permettra plus, à court terme, de garantir le niveau de service minimal attendu.

Cet effort doit toutefois répondre aux exigences de bonne gestion, dans une période de grande tension sur les finances publiques. Il importe ainsi d’appuyer toute décision sur la justification du besoin opérationnel, la comparaison de différents scénarios permettant de retenir la solution la moins onéreuse pour un service rendu identique, la prise en compte du coût complet et de celui de l’inaction. Il doit s’inscrire dans une stratégie ministérielle fondée sur un **contrat opérationnel commun**, plutôt que sur l’addition des besoins exprimés par chaque direction.

La mutualisation et l’harmonisation doivent en outre être approfondies, sans confondre les missions ni diluer les responsabilités. Une logique de **juste suffisance** doit enfin guider le choix entre l’utilisation de l’hélicoptère, de l’avion, ou du drone.

I. RÉPONDRE À L'URGENCE : ENGAGER UN RENOUVELLEMENT SOUTENABLE DE LA FLOTTE HÉLIPORTÉE DE LA GENDARMERIE

Le **renouvellement** de la flotte héliportée de la gendarmerie a été **engagé tardivement et dans un volume insuffisant pour compenser l'ensemble des retraits d'hélicoptères anciens prévus à court terme**. Les H160 et H145-D3 déjà commandés ne permettront pas, à eux seuls, de préserver le maillage territorial.

Une décision rapide sur les acquisitions complémentaires de H145-D3 est dès lors indispensable, compte tenu des délais industriels de fabrication et de la dégradation actuelle des capacités. Ce renouvellement doit également permettre de **réduire progressivement le nombre de modèles**, tout en préservant les moyens lourds nécessaires à certaines missions spécifiques d'intervention et de projection.

A. LES ACQUISITIONS DÉJÀ ENGAGÉES NE SUFFIRONT PAS, À ELLES SEULES, À ÉVITER UNE RUPTURE CAPACITAIRE ET DE NOUVELLES FERMETURES DE SECTIONS AÉRIENNES

Les acquisitions de H160 et H145-D3, présentées *supra*, ont engagé le renouvellement de la flotte de la gendarmerie sans produire encore l'ensemble de leurs effets. Les livraisons s'échelonnent jusqu'en 2028 et, pour les H160, l'atteinte de la pleine capacité demeure tributaire de l'intégration du système de mission, qui pourrait n'intervenir qu'à la fin de l'année 2028.

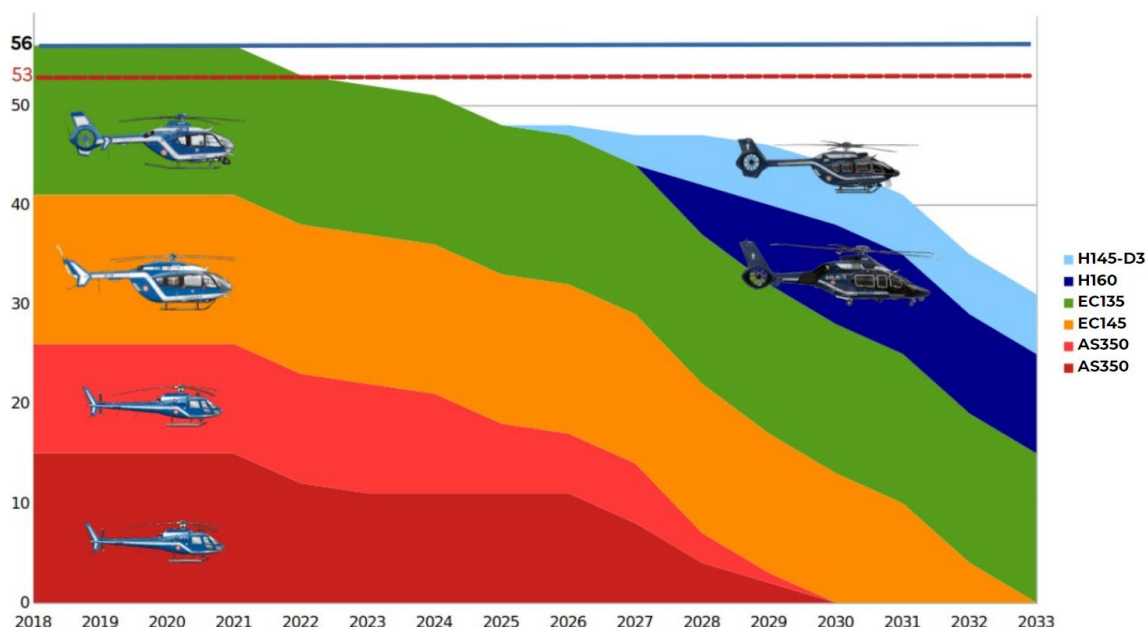
Surtout, les volumes déjà commandés demeurent très inférieurs aux besoins de remplacement. Alors que l'ensemble des **26 Écureuil¹** sont appelés à sortir du service d'ici 2030 au plus tard, tout comme **15 EC145** d'ici 2033, soit **41 appareils au total** – auxquels s'ajoute désormais la destruction d'un EC135 dans un accident intervenu en juin 2026, portant le total à 42 –, **les commandes actuelles portent seulement sur 16 hélicoptères**.

En l'absence d'acquisitions complémentaires, les conséquences seraient rapidement perceptibles. Elles conduiraient à la prolongation d'appareils anciens et coûteux à maintenir – lorsque cela est possible –, à l'augmentation des indisponibilités, au recours accru aux bases voisines, à l'allongement des délais d'intervention, à la fragilisation particulière des territoires ultramarins et à l'augmentation des risques supportés par les équipages et les victimes secourues. Le maillage territorial serait également directement affecté. **Jusqu'à dix sections aériennes pourraient ainsi devoir fermer à partir de 2028** si de nouveaux hélicoptères supplémentaires n'étaient pas livrés², en particulier dans les territoires ultramarins et de montagne, où sont affectés majoritairement des Écureuil et des EC145.

¹ Dont 8 sont en réalité déjà réformés, voir *supra*.

² Voir *supra*.

Évolution prévisible du parc d'hélicoptères en l'absence d'acquisitions complémentaires d'hélicoptères



Note : la ligne bleue représente le nombre d'hélicoptères dans le parc de la gendarmerie dans les dernières années. La ligne rouge représente la nouvelle cible optimisée¹.

Source : Commandement des forces aériennes de la gendarmerie nationale (COMFAG)

B. DÉCIDER RAPIDEMENT DES ACQUISITIONS DE H145-D3 NÉCESSAIRES AU MAINTIEN DU CONTRAT OPÉRATIONNEL MINIMAL ET DU MAILLAGE TERRITORIAL

Le contrat capacitaire de la gendarmerie adopté récemment à la suite d'une analyse des besoins et des capacités des hélicoptères modernes, distingue **trois scénarios** :

- le **schéma minimal** repose sur une **flotte de 53 hélicoptères - contre 56 jusqu'à récemment** et 55 depuis l'accident d'hélicoptère de juin 2026 - destinée à préserver vingt-quatre sections aériennes en métropole et six outre-mer. Dans ce schéma minimal rationalisé, **41 appareils seraient déployés à titre opérationnel et 12 serviraient à garantir une rotation pour couvrir les besoins de maintenance des hélicoptères déployés**. Plusieurs bases zonales ne disposeraient que d'un seul appareil et les modalités de maintenance outre-mer continueraient de provoquer des indisponibilités récurrentes, en l'absence de rotation des hélicoptères avec la métropole ;

¹ Voir infra.

- le **schéma renforcé** repose sur une flotte **53 hélicoptères**, tout en ajoutant **3 avions de dimensions réduites**, afin de répondre notamment aux besoins de projection et de surveillance à longue distance¹ ;

- enfin, un **schéma complet** prévoit le maintien d'une flotte à **56 hélicoptères**, en complément des **trois avions**. Les trois hélicoptères distinguant le schéma complet du schéma minimal seraient intégrés à la flotte de maintenance et répondraient à un besoin de rotation outre-mer. Le retour périodique des machines en métropole permettrait d'internaliser une plus grande part de leur maintenance, de limiter les effets de la corrosion et d'éviter qu'un territoire doté d'un seul appareil soit durablement privé de capacité pendant une visite périodique.

Le rapporteur spécial considère que le **schéma minimal doit, à tout le moins, être garanti**. L'intérêt opérationnel et la soutenabilité budgétaire des **schémas renforcé et complet** devront être expertisés à l'échelle ministérielle, le rapporteur spécial les considérant, en tout état de cause, comme **pleinement opportuns**². L'atteinte du schéma minimal suppose toutefois **l'acquisition urgente de 22 H145-D3 supplémentaires**, en complément des dix H160 et des six H145-D3 déjà commandés, **complétée par le remplacement de l'hélicoptère EC135 détruit** dans un accident en juin 2026. Le rapporteur spécial souligne que ce niveau d'acquisition minimal ne permettrait pas, au demeurant, de combler le déficit d'hélicoptères disponibles entre 2023 et 2030.

L'urgence de la décision tient d'abord aux conditions contractuelles. Les prix et délais de la **tranche optionnelle du marché de 2023** conclu avec Airbus Helicopters portant sur 22 appareils supplémentaires ne sont, en effet, pleinement sécurisés que pour un affermissement intervenant avant **fin février 2027**. Par ailleurs, **les délais industriels de fabrication sont non négligeables**, au regard de la forte demande que connaît le modèle H145-D3, y compris dans le domaine civil. En l'état du marché, le dernier des 22 hélicoptères ne serait ainsi présenté aux opérations de vérification qu'environ 6 ans et demi **après l'affermissement**. Même décidée rapidement, l'acquisition pourrait donc ne produire son plein effet capacitaire qu'à l'horizon 2033, voire 2034. Tout nouveau report prolongerait d'autant l'exploitation des EC145 et des Écureuil, alors même que leur disponibilité se dégrade et que leur coût de maintenance tend à fortement augmenter.

¹ Voir infra.

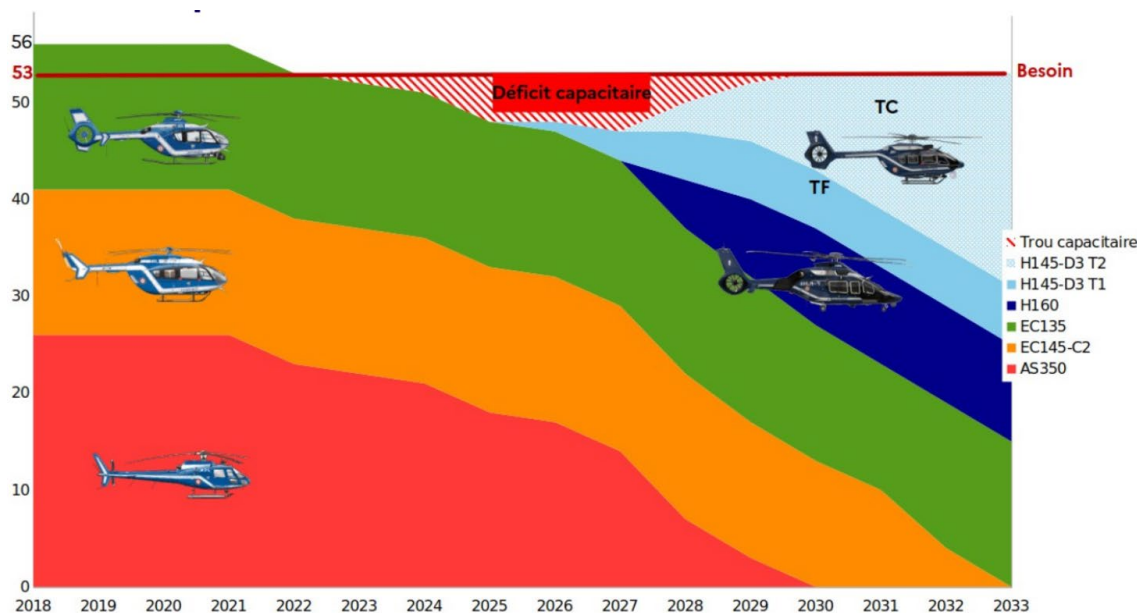
² Idem.

Échéancier de livraison des hélicoptères H145-D3 selon la tranche optionnelle du marché, pour la gendarmerie

2028	2029	2030	2031	2032	2033	Total
3	3	4	4	4	4	22

Source : commission des finances selon les données transmises par la Direction de l'évaluation de la performance, de l'achat, des finances et de l'immobilier, rattachée au secrétariat général du ministère de l'Intérieur (DEPAFI)

Évolution prévisible du parc d'hélicoptères en cas d'affermissement de la tranche optionnelle portant sur 22 hélicoptères H145-D3



Source : Commandement des forces aériennes de la gendarmerie nationale (COMFAG)

L'acquisition de 22 H145-D3 supplémentaires et leur soutien initial représenterait au total un peu plus de **350 millions d'euros d'autorisations d'engagement**¹. Ce montant comprend non seulement les appareils, mais également des prestations de formation, de rechanges, des outillages et le soutien assuré par l'industriel pendant les premières années. Il correspondrait ainsi à un **décaissement moyen légèrement supérieur à 50 millions d'euros par an pendant environ sept ans, pour un coût d'environ 16 millions d'euros par appareil.**

À cette dépense devra **s'ajouter un marché de soutien en service de longue durée**. L'ordre de grandeur de son montant pourrait être comparable au coût de l'acquisition (soit 350 millions d'euros environ), mais sur une période plus longue et selon un périmètre différent.

¹ Coût auquel il conviendrait d'ajouter environ 16 millions d'euros pour ajouter l'acquisition d'un appareil en remplacement de l'EC135 détruit lors de l'accident de juin 2026.

C. PRIVILÉGIER LA CONVERGENCE PROGRESSIVE DES FLOTTES DE LA GENDARMERIE AUTOUR DE L'HÉLICOPTÈRE H145-D3, TOUT EN PRÉSERVANT DES CAPACITÉS SPÉCIALISÉES

L'hélicoptère **H145-D3** apparaît comme le **vecteur le mieux adapté au renouvellement des missions polyvalentes**. Ses performances, notamment en altitude et par forte température, lui permettent de répondre aux besoins de sécurité publique, de police judiciaire, de secours, d'observation et de projection légère, en métropole comme dans les outre-mer. Il pourrait ainsi avoir vocation à constituer le socle du maillage territorial.

Le H145-D3 présente, en outre, l'avantage d'être commun aux stratégies de renouvellement de la gendarmerie et de la sécurité civile. Cette convergence offre des perspectives de mutualisation en matière de pièces, d'outillage, de formation, de simulateurs, et de maintien en condition opérationnelle.

Le H160 répond, pour sa part, à des besoins différents. Plus lourd, doté d'une capacité d'emport et d'une élongation supérieures, il est destiné aux missions de projection, d'intervention spécialisée, de lutte contre le grand banditisme et de contre-terrorisme. Il doit notamment contribuer à l'aéromobilité des unités d'élite, en complément du GIH, qui offre un spectre de capacités supérieur¹.

Le juste équilibre entre les deux plateformes pourrait mériter d'être réexaminé, des réflexions étant en cours sur ce sujet. La gendarmerie nationale évoque l'hypothèse de substituer l'acquisition de quatre H145-D3 à celle des quatre derniers H160 à livrer (parmi les dix commandés au total), afin de renforcer le socle polyvalent et de simplifier la flotte, tout en réalisant des économies à l'acquisition et pour la maintenance à venir. Un tel rééquilibrage pourrait, avec le remplacement de l'EC135 récemment perdu, **porter le besoin de H145-D3 complémentaires de 22 à 27 appareils**, le nombre d'hélicoptères H160 acquis pouvant quant à lui être réduit de dix à six. Cette hypothèse fait l'objet d'une négociation en cours avec l'industriel. Une partie des coûts du programme H160 est déjà engagée et la fabrication des appareils est amorcée ; les économies nettes d'une modification du contrat ne sont donc pas totalement garanties à ce jour.

À plus long terme, la même logique d'harmonisation devra guider le remplacement des EC135, aujourd'hui en milieu de vie et dont la sortie de service progressive à partir de l'horizon 2035 devra être anticipée. Son remplacement par des H145-D3 pourrait contribuer à réduire progressivement le parc à deux grandes familles, à savoir un socle polyvalent de H145-D3 et une capacité spécialisée de H160.

¹ Voir supra.

Recommandation : Sécuriser rapidement la trajectoire pluriannuelle de renouvellement de la flotte hélicoptérée de la gendarmerie, afin de préserver son maillage territorial et sa disponibilité opérationnelle, tout en réduisant progressivement le nombre de types de flottes exploitées (*ministère de l'Intérieur, ministère de l'action et des comptes publics*)

II. APPROFONDIR LE PILOTAGE MINISTÉRIEL DES MOYENS AÉRIENS ET RENFORCER LES MUTUALISATIONS ET COOPÉRATIONS, Y COMPRIS À L'ÉCHELLE INTERMINISTÉRIELLE

Le **comité stratégique des moyens aériens** a permis d'engager un pilotage ministériel de ces vecteurs. Cette **démarche doit désormais être approfondie** à travers l'établissement d'une **stratégie d'emploi ministérielle, fondée sur les missions et les niveaux de service attendus**. La méthode déjà retenue par la gendarmerie, à savoir **définir un contrat opérationnel puis le décliner en contrat capacitaire**, offre à cet égard un cadre transposable à l'échelle ministérielle.

Ce pilotage pourra également **intégrer encore davantage les coûts de possession et permettre d'arbitrer, selon les besoins, entre acquisition, location et prestation externalisée**. Les **mutualisations pourront être approfondies** lorsqu'elles sont efficaces, sans diluer les responsabilités opérationnelles propres à chaque force. La sophistication croissante des moyens justifie enfin un **recours accru à l'expertise du ministère des armées**, tandis qu'une **information budgétaire consolidée est nécessaire** pour permettre au Parlement d'apprécier les besoins et de contrôler les dépenses.

A. ÉTENDRE À L'ÉCHELLE DU MINISTÈRE LA MÉTHODE DU CONTRAT OPÉRATIONNEL ET CAPACITAIRE

La **création du comité stratégique des moyens aériens** a constitué une réelle avancée dans le pilotage transversal des flottes du ministère de l'intérieur.

La démarche demeure toutefois **majoritairement orientée à ce jour**, selon les éléments recueillis par le rapporteur spécial, **vers l'inventaire des capacités, les choix d'équipement et la sécurité aéronautique**. Or, au-delà de ces aspects, une **stratégie d'emploi est aujourd'hui nécessaire**, notamment pour définir les missions et les niveaux de service attendus. L'augmentation du coût et de la technicité des moyens aériens rend cette démarche d'autant plus nécessaire.

La méthode retenue par la gendarmerie nationale offre, à cet égard, un cadre pertinent. Celle-ci a d'abord établi, sur le modèle des armées, un **contrat opérationnel**, précisant les « effets » à produire, les missions prioritaires et les délais de réponse attendus¹. Elle l'a ensuite décliné en un **contrat capacitaire**, déterminant le format de flotte.

¹ Voir supra.

Transposée à l'échelle ministérielle, **cette méthode, qui prendrait en compte les spécificités des missions principales de chaque force, pourrait notamment permettre de préciser ou de formaliser :**

- **les missions et les effets opérationnels attendus** de chaque flotte, à l'échelle ministérielle ;

- **les délais de réponse visés et les capacités de montée en puissance** en cas de crise ;

- **les règles générales de priorité** en présence de demandes simultanées ;

- **les capacités devant demeurer propres à chaque force et celles susceptibles de faire l'objet de concours ou de mutualisations.**

Ce contrat pourrait ensuite être **décliné en une programmation capacitaire commune**, identifiant les vecteurs, les implantations, les équipements, les ressources humaines, les infrastructures et le soutien nécessaires. Il offrirait également un **cadre objectif et global pour comparer les scénarios d'investissement.**

Une telle démarche de moyen terme est pleinement compatible avec l'acquisition urgente d'hélicoptères de la gendarmerie, en l'absence d'alternatives en la matière pour le ministère.

Recommandation : Établir, sous l'égide du comité stratégique des moyens aériens, un contrat opérationnel ministériel, puis le décliner en un contrat capacitaire, en précisant les missions prioritaires, les niveaux de service attendus et les capacités propres ou mutualisables (*ministère de l'Intérieur*)

B. RAISONNER SYSTÉMATIQUEMENT EN COÛTS DE POSSESSION, EN INTÉGRANT NOTAMMENT LES COÛTS DE MAINTENANCE, ET APPRÉCIER AU CAS PAR CAS LA PERTINENCE DE L'ACQUISITION OU DE LA LOCATION

Le **coût de possession** présenté *supra*, intégrant non seulement les coûts d'acquisition mais également les coûts associés à l'utilisation des moyens aériens sur le long terme, doit **constituer le référentiel des décisions d'investissement.** Il doit notamment permettre de comparer, sur une durée homogène, l'acquisition, la location et l'externalisation, en intégrant également le coût de l'indisponibilité et du non-renouvellement.

S'agissant des forces de sécurité intérieure, l'acquisition patrimoniale peut être la plus adaptée aux besoins permanents, urgents et spécialisés, pour lesquels l'administration doit maîtriser les équipements, les équipages et la disponibilité. La location ou l'externalisation peut, pour sa

part, être pertinente lorsque le besoin est ciblé, le volume d'activité prévisible et le niveau de service contractuellement et effectivement garanti. Une appréciation au cas par cas est indispensable, sans *a priori*.

Par ailleurs, une **programmation budgétaire crédible** des crédits des forces de sécurité intérieure doit tenir compte du coût de plus en plus significatif des dépenses hors acquisitions liées aux moyens aériens, notamment s'agissant de la maintenance. À défaut, le ministère pourrait financer l'entrée de nouveaux appareils sans disposer réellement des crédits nécessaires à leur disponibilité dans la durée. Le risque serait alors, à terme, de devoir déplacer dans l'urgence la contrainte budgétaire de l'investissement des forces vers le fonctionnement, en l'occurrence pour la maintenance.

Recommandation : Associer toute acquisition ou tout renouvellement d'un moyen aérien à une programmation consolidée de son coût de possession, incluant notamment la maintenance, les équipements de mission, les infrastructures, la formation et les ressources humaines (*ministère de l'Intérieur, ministère de l'action et des comptes publics*)

C. APPROFONDIR LA LOGIQUE DE MUTUALISATION ET RECHERCHER UNE CONVERGENCE DES GAMMES MINISTÉRIELLES, TOUT EN MOBILISANT PLUS LARGEMENT L'EXPERTISE DU MINISTÈRE DES ARMÉES

Pour le rapporteur spécial, l'objectif ne doit pas être de constituer une flotte opérationnelle unique au ministère de l'Intérieur, qui complexifierait les arbitrages sur des missions de natures différentes et diluerait les responsabilités. Il convient plutôt de **rechercher une convergence des types de flottes et de mutualiser les fonctions pour lesquelles les gains sont les plus certains**, y compris d'un point de vue opérationnel, tout en mobilisant l'expertise du ministère des armées.

Les mutualisations les plus immédiatement fructueuses concernent l'acquisition et le soutien des matériels. Les achats, les marchés de maintien en condition opérationnelle, les stocks de pièces, les outillages, les simulateurs, les formations, les capteurs et certains logiciels peuvent être partagés sans remettre en cause les chaînes de commandement ni les missions propres à chaque force.

De telles coopérations existent déjà. La maintenance industrielle des EC145 est en partie mutualisée entre la gendarmerie et la sécurité civile, tandis que celle des EC135 associe la gendarmerie et les douanes. Le marché ministériel de H145-D3 constitue, en outre, une avancée structurante, puisque l'utilisation d'une plateforme commune par la gendarmerie et la sécurité civile

ouvre des perspectives en la matière¹. Ces coopérations pourraient gagner à être encore approfondies dans une optique de rationalisation.

Une meilleure convergence des gammes d'aéronefs, habités ou non, est également possible. S'agissant des drones, la **police nationale** développe déjà des « **packs** » d'acquisition associant le vecteur, ses principaux équipements, les batteries, les hélices et les pièces nécessaires à l'entretien courant, favorable à une harmonisation des flottes. Certains achats peuvent, en outre, s'appuyer sur les catalogues et procédures du ministère des armées, avec l'appui de la direction de la maintenance aéronautique (DMAé) du ministère des armées. **Une coordination encore plus étroite entre la police, la gendarmerie, la préfecture de police, la sécurité civile et, lorsque les besoins sont comparables, les armées, permettrait néanmoins de réduire le nombre de modèles, de mutualiser les pièces et les formations et de renforcer les exigences de souveraineté** relatives aux logiciels, aux données et aux composants.

S'agissant des **moyens habités**, la police nationale a renoncé récemment à louer une capacité propre complémentaire de transport, considérant qu'il était possible de mieux exploiter les capacités des avions Dash 8 de la sécurité civile. Réciproquement, **les avions de la police nationale pourraient, sur demande, davantage contribuer à certaines missions de reconnaissance en période de feux de forêt.**

La mutualisation **permet aussi d'éviter le surdimensionnement des flottes.** Le secours en montagne en offre une illustration aboutie² qu'il serait utile d'étendre à d'autres missions lorsque cela paraît pertinent.

La sophistication croissante des aéronefs et de leurs systèmes de mission justifie, enfin, de **mobiliser plus largement l'expertise du ministère des armées**, bien que cette coopération soit déjà substantielle.

La **direction générale de l'armement (DGA)** intervient ainsi dans l'expression du besoin, l'acquisition, la qualification des aéronefs et l'intégration de leurs systèmes de mission. Elle a notamment négocié, pour le compte de la gendarmerie (et de la sécurité civile pour le H145-D3) les contrats avec les industriels s'agissant des **programmes H145-D3 et H160.**

La **direction de la maintenance aéronautique (DMAé)**, rattaché à l'état-major des armées, pour sa part, apporte notamment son expertise en matière de soutien en service des aéronefs. Plusieurs marchés de maintenance des hélicoptères de la gendarmerie sont ainsi passés avec son concours et, pour certains, mutualisés avec la sécurité civile ou les douanes³.

La mise à disposition de personnels relevant traditionnellement du ministère des armées (à l'image des ingénieurs de l'armement) auprès du

¹ Voir supra.

² Idem.

³ La DMAé a également accompagné la location du H160 exploité par les douanes en Martinique, dans le cadre d'un contrat incluant le maintien en condition opérationnelle.

ministère de l'Intérieur constitue également un apport très important. Toutes ces démarches, fructueuses, mériteraient d'être renforcées.

Recommandation : Approfondir les mutualisations techniques et les mécanismes de concours opérationnels entre les administrations disposant de moyens aériens, notamment en matière d'acquisition, de maintenance, de formation et de soutien, sans diluer les responsabilités opérationnelles ni affecter leurs missions prioritaires (*ministère de l'Intérieur, ministère des armées et des anciens combattants, ministère de l'économie et des finances*)

D. RENFORCER L'INFORMATION BUDGÉTAIRE DU PARLEMENT SUR L'ÉTAT ET LE COÛT COMPLET DES MOYENS AÉRIENS

L'information transmise au Parlement dans les documents budgétaires¹ demeure trop réduite et fragmentée pour offrir à ce dernier une vision consolidée des moyens aériens de la police et de la gendarmerie nationales. Ils ne permettent pas non plus de retracer l'ensemble des crédits et des dépenses concernés, *a fortiori* en coût complet.

Si la maquette de performance du programme « **Gendarmerie nationale** » comporte bien **un indicateur consacré à la disponibilité des moyens aériens**, il n'est toutefois pas complet. Outre le fait qu'il porte à ce jour sur la disponibilité technique des trois flottes historiques de la gendarmerie (AS350 « Écureuil », EC135 et EC145), sans que les deux nouvelles flottes n'apparaissent encore (H145-D3 et H160), il n'a, surtout, pas vocation à retracer ni le nombre d'appareils, ni la fermeture temporaire de certaines sections aériennes, ni le respect des délais prévus par le contrat opérationnel. Le programme « **Police nationale** » ne présente, quant à lui, pas d'indicateur relatif à la disponibilité des moyens aériens, probablement en raison de leur nombre limité, tandis qu'aucun des deux programmes ne retrace globalement l'état du parc de drones et de lutte anti-drones.

Ainsi, au regard de l'importance prise par les moyens aériens pour le ministère de l'Intérieur, il serait opportun de transmettre au Parlement un **tableau de bord ministériel annuel intégré au document de politique transversale « Défense et sécurité nationale »**, qui est annexé au projet de loi de finances initiale. Pour chaque flotte habitée, celui-ci pourrait présenter :

- le **nombre et l'âge des appareils**, leur statut – propriété, location ou mise à disposition – et leurs implantations ;
- le **parc inscrit à l'inventaire et le parc disponible** ;

¹ Projets annuels de performances, rapports annuels de performance et document de politique transversale « Défense et sécurité nationale ».

- les **effectifs** concernés ;
- les réductions d'activité et les **fermetures temporaires de bases** ;
- **les heures de vol ainsi que le nombre et la nature des missions** ;
- les concours reçus ou fournis à d'autres administrations.

Le tableau de bord retracerait également les coûts associés aux moyens aériens selon un périmètre homogène (acquisition, maintenance, carburant, équipements de mission, personnels, formation et infrastructures, etc.). Des coûts par heure de vol et par jour de disponibilité pourraient utilement compléter les montants globaux.

La même exigence vaut pour les drones et la lutte anti-drones, qui seraient intégrés au tableau de bord annuel.

Enfin, les diverses **refacturations** entre administrations et **financements extérieurs** seraient identifiés.

Pour le rapporteur spécial, **l'amélioration de l'information du Parlement constitue une condition du consentement à l'effort d'investissement**. Le renouvellement et le renforcement des moyens aériens seront d'autant mieux justifiés que leur disponibilité réelle, leur activité et leur coût complet pourront être suivis dans la durée.

Recommandation : Améliorer l'information du Parlement par la transmission d'un tableau de bord annuel des moyens aériens du ministère de l'Intérieur retraçant leur nombre, leur disponibilité, leur activité et leur coût complet (*ministère de l'Intérieur*)

III. ÉQUILIBRER L'EMPLOI DES AÉRONEFS DANS UNE LOGIQUE D'EFFICIENCE OPÉRATIONNELLE ET BUDGÉTAIRE





La logique de juste suffisance doit consister à retenir le moyen le moins coûteux capable de produire pleinement l'effet recherché, dans le délai requis et avec le niveau de sécurité attendu. Cette démarche, déjà appliquée par les forces, pourrait être davantage formalisée à l'échelle ministérielle.

Dans une même logique d'efficacité, il serait opportun de **développer l'emploi des drones et des avions** pour les missions auxquelles ils sont adaptés, sans remettre en cause le caractère indispensable de l'hélicoptère, bien que plus coûteux, pour un certain nombre de missions. La montée en puissance des drones doit enfin s'accompagner d'un **renforcement durable des capacités de lutte anti-drones**.

A. GARANTIR LA MISE EN ŒUVRE DE LA LOGIQUE DE JUSTE SUFFISANCE DANS L'UTILISATION DES AÉRONEFS

Une doctrine ministérielle de juste emploi respectif des drones, avions et hélicoptères pourrait reposer sur une grille commune prenant en compte notamment l'effet recherché, l'urgence, la distance, la durée, l'environnement, la charge utile, la disponibilité et le coût. Elle distinguerait les missions substituables, complémentaires et non substituables. Elle pourrait être établie par le **comité stratégique des moyens aériens**, tout en laissant aux autorités opérationnelles la souplesse nécessaire pour tenir compte des circonstances concrètes.

Hélicoptères, avions et drones : des vecteurs complémentaires

 HÉLICOPTÈRE URGENCE ET VERTICALITÉ	 AVION ALLONGE ET AUTONOMIE
UTILITÉ DOMINANTE Mobilité, secours et appui dynamique	UTILITÉ DOMINANTE Longue distance, transport et surveillance étendue
ATOUTS <ul style="list-style-type: none">+ Décollage sans piste et vol stationnaire+ Dépose, treuillage et extraction+ Suivi d'une cible mobile	ATOUTS <ul style="list-style-type: none">+ Autonomie, vitesse et capacité d'emport+ Surveillance prolongée+ Coût horaire souvent inférieur à l'hélicoptère
LIMITES <ul style="list-style-type: none">- Coût et soutien élevés- Autonomie inférieure à l'avion- Bruit, visibilité et météo	LIMITES <ul style="list-style-type: none">- Terrain aéronautique nécessaire- Ni vol stationnaire ni treuillage- Moins adapté à l'urbain dense
 DRONE DE PROXIMITÉ OBSERVATION LOCALE	 DRONE ENDURANT SURVEILLANCE PROLONGÉE
UTILITÉ DOMINANTE Observation rapide et appui immédiat	UTILITÉ DOMINANTE Zone étendue et mission planifiée
ATOUTS <ul style="list-style-type: none">+ Discret, rapide et peu coûteux+ Aucun équipage embarqué exposé+ Très adapté aux zones limitées	ATOUTS <ul style="list-style-type: none">+ Endurance proche de 5 heures+ Rayon d'action d'environ 50 km+ Capteurs optroniques ou électromagnétiques
LIMITES <ul style="list-style-type: none">- Autonomie souvent proche de 40 minutes- Sensible à la météo et au brouillage- Aucun transport ni évacuation	LIMITES <ul style="list-style-type: none">- Coût et logistique plus importants- Télépilotes spécialisés- Espace ségrégué : ZRT ou ZIT

Note : ZIT et ZRT : zones aériennes interdites ou règlementées temporaires.

Source : commission des finances

À titre d'exemple, la police nationale applique déjà une logique de cette nature pour les missions de surveillance de zone, pour lesquelles elle prévoit un ordre de priorité dans les vecteurs, avec un recours prioritaire au

drone, puis à un avion de la police nationale, avant la sollicitation éventuelle d'un hélicoptère de la gendarmerie voire de la sécurité civile. Cette hiérarchisation ne peut toutefois être mécanique, certaines missions justifiant directement l'emploi d'un hélicoptère.

Dans ce cadre, **l'acquisition d'un nombre plus important de drones constituerait une démarche efficiente.**

Recommandation : Formaliser une doctrine ministérielle de juste emploi respectif des hélicoptères, avions et drones, fondée sur l'effet recherché, l'urgence, la disponibilité, le niveau de service attendu et le coût associé (*ministère de l'Intérieur*)

B. CONSOLIDER LA FLOTTE D'AVIONS DE LA POLICE NATIONALE ET EXPERTISER LE RÉTABLISSEMENT D'UNE CAPACITÉ RÉDUITE D'AVIONS POUR LA GENDARMERIE

Les avions de taille réduite peuvent répondre de manière plus efficiente que les hélicoptères à certaines missions de transport, de projection et de surveillance à longue distance, tant en raison de leurs capacités que de leur moindre coût à l'heure de vol.

Pour la **police nationale**, l'enjeu consiste à sécuriser les marchés existants, à réduire les écarts d'équipement entre le Nord et le Sud et à anticiper l'éventuelle reprise sur crédits nationaux des capacités financées par les contributions Sandhurst. Cette consolidation devra être accompagnée du maintien d'un nombre suffisant de pilotes et d'opérateurs.

Pour la **gendarmerie**, l'hypothèse de l'intégration dans ses moyens aériens de trois avions de transport et d'observation de type PC-12, exposée *supra*, mérite d'être sérieusement envisagée dans le cadre du contrat capacitaire ministériel, en tenant compte des besoins particuliers de la Polynésie française et de l'arc Antilles-Guyane, notamment en termes de distance à couvrir.

Pour le rapporteur spécial, **une flotte d'avions de la gendarmerie pourrait constituer une dépense efficiente et favoriser la couverture de territoires ultramarins trop peu pourvus en moyens aériens.**

C. AUGMENTER LES CAPACITÉS DE LUTTE ANTI-DRONES

La lutte anti-drones, aujourd'hui sous-dimensionnée, pourra faire l'objet d'une **programmation pluriannuelle coordonnée entre la police nationale, la gendarmerie et la préfecture de police.** Celle-ci couvrirait l'ensemble de la chaîne opérationnelle - détection, identification, localisation

et neutralisation –, ainsi que le maintien en condition opérationnelle, les licences, les mises à jour et la formation.

Elle pourrait s'accompagner d'un **renforcement des équipes dédiées** et d'une **coordination renforcée avec les armées** et en lien avec le secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale (SGDSN).

Le **cadre juridique** du brouillage et de la neutralisation gagnerait enfin à être régulièrement adapté. Il doit permettre une réaction efficace, tout en limitant les perturbations collatérales sur les communications, les autres usagers de l'espace aérien et les propres drones des forces.

Recommandation : Adopter une programmation pluriannuelle d'acquisition des drones et des dispositifs de lutte anti-drones, afin d'accroître l'emploi des drones lorsque les missions s'y prêtent et de mettre à niveau les capacités de détection et de neutralisation (*ministère de l'Intérieur*)

LISTE DES PERSONNES ENTENDUES

Direction générale de la gendarmerie nationale

- Général de corps d'armée André PETILLOT, Major général ;
- M. François DESMADRYL, directeur des soutiens et des finances ;
- Général de brigade Éric ESPINAL, commandant des forces aériennes de la gendarmerie nationale ;
- Colonel Ronan LELONG, chef du bureau de la synthèse budgétaire au sein de la direction des soutiens et des finances.

Direction générale de la police nationale

- M. Vincent LE BEGUEC, directeur national de la police aux frontières ;
- M. Stéphane PIDOUX, chef du groupement aérien et maritime de la police nationale ;
- Mme Naïma RAMALINGOM, conseillère budgétaire et logistique.

Direction de l'évaluation de la performance, de l'achat, des finances et de l'immobilier

- M. Pierre CHAVY, directeur ;
- M. Cyril GOUTARD, chargé de mission aéronautique auprès du chef de service de l'achat, de l'innovation et de la logistique.

Direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises

- Mme Anne BADONNEL, adjointe au directeur général ;
- M. Danyl AFSOUD, adjoint au sous-directeur des moyens nationaux.

Direction générale de l'armement (ministère des armées et des anciens combattants)

- M. Jean-Marc DAUBIN, directeur adjoint de l'unité de management « Action 3D » au sein de la direction des opérations, du maintien en condition opérationnelle et du numérique ;
- M. Sébastien BERTHOMIEU, chef de la division de la maintenance aéronautique au sein de la même direction ;
- Mme Juliette DUBREUIL, conseillère communication, relations élus et plume auprès du directeur général de l'armement.

Direction de la maintenance aéronautique (ministère des armées et des anciens combattants)

- M. Marc HOWYAN, Directeur de la maintenance aéronautique ;
- M. Jean REIX, ingénieur général de l'armement, sous-directeur des opérations ;
- Mme Hélène ROMAGNAN, ingénieure générale de l'armement.

LISTE DES DÉPLACEMENTS

Déplacement sur la base aérienne de Villacoublay du mardi 16 juin 2026

- Général de brigade Éric ESPINAL, commandant des forces aériennes de la gendarmerie nationale ;
- Colonel Mark EVANS, commandant en second.

Déplacement à Chamonix du 20 avril 2026

- Colonel Stanislas GANUCHAUD, commandant du groupement départemental de gendarmerie de Haute-Savoie ;
- Colonel Alexis PELTIER, chef du centre national d'instruction de ski et d'alpinisme de la gendarmerie (CNISAG) ;
- Commandant Cyril ANCEAU, directeur du centre national d'entraînement à l'alpinisme et au ski (CNEAS) de la police nationale ;
- Chef d'escadron Etienne ROLLAND, commandant du peloton de gendarmerie de haute-montagne de la Haute-Savoie ;
- Capitaine Yannick HERMAN, commandant de la section aérienne de gendarmerie de Chamonix ;
- M. Alain HAMEL, chef de base de sécurité civile en Haute-Savoie ;
- Docteur Line DUSSOURD, médecin de secours en montagne des hôpitaux du Pays du Mont-Blanc.

TABLEAU DE MISE EN ŒUVRE ET DE SUIVI (TEMIS)

N° de la proposition	Proposition	Acteurs concernés	Calendrier prévisionnel	Support
1	Sécuriser rapidement la trajectoire pluriannuelle de renouvellement de la flotte hélicoptérée de la gendarmerie, afin de préserver son maillage territorial et sa disponibilité opérationnelle, tout en réduisant progressivement le nombre de types de flottes exploitées	<i>Ministère de l'Intérieur, ministère de l'action et des comptes publics</i>	D'ici février 2027	Commande auprès de l'industriel
2	Établir, sous l'égide du comité stratégique des moyens aériens, un contrat opérationnel ministériel, puis le décliner en un contrat capacitaire, en précisant les missions prioritaires, les niveaux de service attendus et les capacités propres ou mutualisables	<i>Ministère de l'Intérieur</i>	D'ici 2027	Documents stratégiques
3	Adopter une programmation pluriannuelle d'acquisition des drones et des dispositifs de lutte anti-drones, afin d'accroître l'emploi des drones lorsque les missions s'y prêtent et de mettre à niveau les capacités de détection et de neutralisation	<i>Ministère de l'Intérieur</i>	Préparation du projet de loi de finances initiale pour 2027	Projet de loi de finances initiale pour 2027

4	Approfondir les mutualisations techniques et les mécanismes de concours opérationnels entre les administrations disposant de moyens aériens, notamment en matière d'acquisition, de maintenance, de formation et de soutien, sans diluer les responsabilités opérationnelles ni affecter leurs missions prioritaires	<i>Ministère de l'Intérieur, ministère des armées et des anciens combattants, ministère de l'économie et des finances</i>	D'ici 2027	Protocoles entre administrations
5	Associer toute acquisition ou tout renouvellement d'un moyen aérien à une programmation consolidée de son coût de possession, incluant notamment la maintenance, les équipements de mission, les infrastructures, la formation et les ressources humaines	<i>Ministère de l'Intérieur, ministère de l'action et des comptes publics</i>	Dès aujourd'hui	Projet de loi de finances initiale pour 2027
6	Formaliser une doctrine ministérielle de juste emploi respectif des hélicoptères, avions et drones, fondée sur l'effet recherché, l'urgence, la disponibilité, le niveau de service attendu et le coût associé	<i>Ministère de l'Intérieur</i>	Dès que possible	Document stratégique

7	Améliorer l'information du Parlement par la transmission d'un tableau de bord annuel des moyens aériens du ministère de l'Intérieur retraçant leur nombre, leur disponibilité, leur activité et leur coût complet	<i>Ministère de l'Intérieur</i>	Préparation du projet de loi de finances initiale pour 2027	Projet de loi de finances initiale pour 2027
---	---	---------------------------------	---	--