

## LES MOYENS AÉRIENS DE LA POLICE ET DE LA GENDARMERIE NATIONALES : RENFORCER UNE CAPACITÉ INDISPENSABLE

**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.



JUIN 2026



# Les recommandations du rapporteur spécial

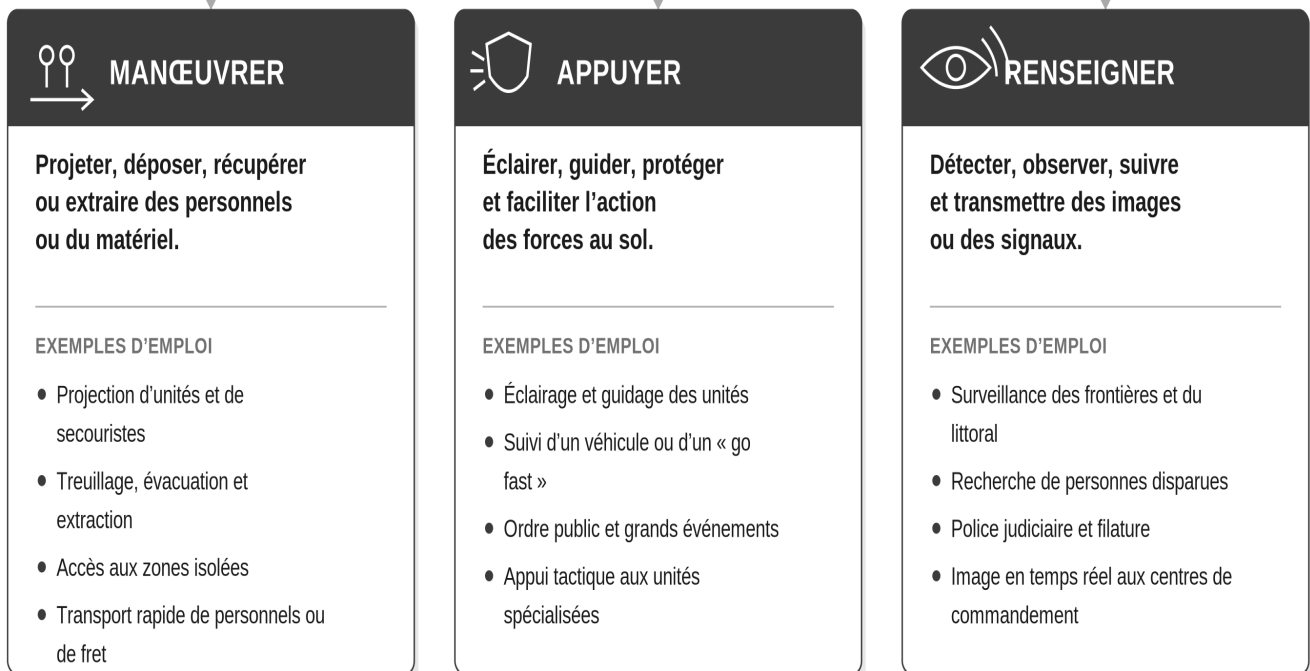
1. Sécuriser rapidement la trajectoire pluriannuelle de renouvellement de la flotte hélicoptérée de la gendarmerie, afin de préserver son maillage territorial et sa disponibilité opérationnelle, tout en réduisant progressivement le nombre de types de flottes exploitées (*ministère de l'Intérieur, ministère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

## 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 police<sup>1</sup>.

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.

### 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 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**.




<sup>1</sup> 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.

## 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

 <b>1 BEECHCRAFT 1900D</b> Avion de transport - 19 places	 <b>5 ALSR</b> Avions légers de surveillance et de reconnaissance spécifiquement équipés	 <b>4 ALSR</b> Avions légers de surveillance et de reconnaissance non spécifiquement équipés
<b>MODALITÉ DE GESTION</b> LOCATION COQUE NUE	<b>MODALITÉ DE GESTION</b> MARCHÉ PUBLIC / Financement Sandhurst	<b>MODALITÉ DE GESTION</b> CONVENTIONS AVEC AÉROCLUBS
<b>Équipages policiers</b> Base : Le Bourget	<b>Équipages policiers</b> Zones Nord, Ouest, Île-de-France et Est	<b>Équipages policiers</b> Zones Sud-Est, Sud et Sud-Ouest
<b>CAPACITÉ</b> • Transport jusqu'à 19 personnes	<b>ÉQUIPEMENTS EMBARQUÉS</b> • Boule optronique jour / nuit • IMSI-Catcher sur certains appareils	<b>ÉQUIPEMENT</b> • Pas de capacité optronique comparable
<b>MISSIONS PRINCIPALES</b> • Éloignements et transport de personnes sensibles • Projection urgente du RAID • Transport de personnels et logistique	<b>MISSIONS PRINCIPALES</b> • Surveillance des frontières et du littoral • Lutte contre l'immigration irrégulière • Appui judiciaire, renseignement et grands événements	<b>MISSIONS PRINCIPALES</b> • 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 hélicoptères<sup>1</sup>, la sécurité civile, le ministère des armées ou encore les douanes<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Voir *supra*.

<sup>2</sup> Voir *infra*.

## 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 RAID<sup>1</sup>.

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 convois<sup>2</sup>.

## 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.

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**<sup>3</sup>. Enfin, la **préfecture de police** dispose d'un nombre de dispositifs de lutte anti-drones réduit, dont 7 fusils brouilleurs.

---

<sup>1</sup> Groupe d'intervention de la gendarmerie nationale et unité Recherche, assistance, intervention, dissuasion, rattachée à la police nationale

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Ces effectifs incluent ceux, limités, de la préfecture de police.

### 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. Renouveler d'urgence la flotte hélicoptérée 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.

## 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 contractuelles<sup>1</sup> 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

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

également à des achats plus harmonisés, afin de réduire la 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.

### **POUR EN SAVOIR PLUS**

[Rapport général](#) n° 139 (2025-2026), tome III, annexe 28, volume 1, projet de loi de finances pour 2026 (Défense), déposé le 24 novembre 2025, Bruno Belin.

[Rapport](#) sur les moyens aériens de la gendarmerie et de la police nationales, déposé le 30 juin 2026



**Claude RAYNAL**  
Président  
Haute-Garonne  
Socialiste, Écologiste et Républicain



**Bruno BELIN**  
Rapporteur spécial  
Vienne  
Les Républicains

✉ [secretariat.finances@senat.fr](mailto:secretariat.finances@senat.fr)

☎ 01.42.34.23.28

🌐 [www.senat.fr](http://www.senat.fr)

