

15ème législature

Question N° : 440	De M. Jean-Louis Masson (Les Républicains - Var)	Question écrite
Ministère interrogé > Intérieur		Ministère attributaire > Intérieur
Rubrique > sécurité des biens et des personnes	Tête d'analyse > Moyens aériens de lutte contre les incendies de forêt dans le Var	Analyse > Moyens aériens de lutte contre les incendies de forêt dans le Var.
Question publiée au JO le : 01/08/2017 Réponse publiée au JO le : 28/11/2017 page : 5913		

Texte de la question

M. Jean-Louis Masson attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur, sur les moyens aériens mis en œuvre pour lutter contre les incendies de forêt. À l'été 2017 encore, le Var a été la proie des flammes. De nombreuses communes, dont La Croix-Valmer, Brignoles, Artigues, La Londe et Bormes-les-Mimosas, ont dû faire face à des incendies extrêmement violents obligeant à l'évacuation de plus de dix mille personnes. Ils n'ont heureusement fait aucune victime mais les dégâts occasionnés à la faune et à la flore sont d'une exceptionnelle gravité. Pour faire face à cette situation et soutenir l'action décisive des sapeurs-pompiers, le Gouvernement vient d'annoncer la commande de six bombardiers d'eau de type Dash 8 supplémentaires. Cependant, cette commande, qui semble-t-il était déjà programmée, ne compensera pas la mise à la réforme des appareils vieillissant de la flotte actuelle. C'est pourquoi il lui demande de bien vouloir lui indiquer, d'une part, l'état détaillé de la flotte aérienne de la sécurité civile incluant le taux de disponibilité à la date de juillet 2017 et, d'autre part, de lui préciser le calendrier des livraisons des matériels évoqués en lui précisant les mesures susceptibles d'être prises dans l'attente de cette nouvelle livraison.

Texte de la réponse

Vous avez souhaité appeler l'attention sur l'adéquation de notre dispositif de lutte aérienne contre les feux de forêts et la nécessité d'engager le renouvellement d'une partie de notre flotte. La stratégie de lutte contre les feux de forêts, adoptée dans les années 90, a permis de réduire de manière très substantielle les surfaces dévastées. Elle repose essentiellement sur la mobilisation prévisionnelle des moyens de lutte, qu'il s'agisse des sapeurs-pompiers au sol des services départementaux d'incendie et de secours (déployés alors dans les massifs sensibles aux côtés des forestiers) ou des moyens nationaux qui y prennent toute leur part. Afin de satisfaire ces objectifs, la direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises (DGSCGC) met en œuvre une flotte d'aéronefs aux capacités complémentaires comportant : - 9 avions, modèle SF2 Tracker, principalement utilisés en guet aérien armé (GAAR) pour l'attaque des feux naissants. Le vieillissement moyen de ces avions est de 60 ans et leur mise en œuvre approche de la limite de 25 000 heures de vol fixée par le constructeur. Le retrait progressif du service des Tracker en fin de potentiel de vol s'échelonne de 2018 à 2022. Le renouvellement de la flotte Tracker est à l'étude depuis 2009. La priorité étant le maintien des capacités de maîtrise des feux en phase d'éclosion, le besoin exprimé est d'acquérir six avions multirôles (bombardiers d'eau et transport), de même type, bimoteurs rapides à turbopropulseurs et de grande capacité d'emport. Le 11 mai 2016, la DGSCGC a transmis cette expression du besoin à la délégation générale pour l'armement (DGA), dans le cadre de la délégation de gestion qui les lie afin d'engager la procédure d'acquisition de six aéronefs multirôles à livrer au rythme des retraits de service des

Tracker. La notification de ce marché est attendue tout début 2018, pour une livraison du premier appareil prévue en 2019 et un échelonnement des livraisons suivantes jusqu'à 2023. - 12 avions amphibies Canadair CL-415, utilisés pour l'attaque directe des feux. Cet appareil n'est limité par son constructeur ni en heures de vol, ni en cycles, ni sur le plan calendaire. A ce jour, le vieillissement moyen de ces avions bombardiers d'eau s'établit à 20 ans en moyenne. Les CL-415 ont donc encore un potentiel de vie opérationnelle important pour autant que l'on conduise une rénovation destinée à traiter les obsolescences (notamment avionique) et les problèmes de pannes récurrentes afin de maîtriser les coûts futurs de maintenance. A court terme, des travaux de rénovation avionique (Radio VHF au pas de 8.33, moyens de navigation par satellite - Precision Based Navigation, PBN) vont être engagés pour répondre aux nouvelles normes liées à la mise en place du « ciel unique européen » ; - 2 avions terrestres Dash-8 Q400 MR dont la mission principale consiste à arrêter la propagation des feux en posant des lignes d'arrêt. Ces aéronefs peuvent aussi renforcer les Tracker pour le GAAR. La polyvalence de cet appareil lui permet d'assurer des missions de transport de passagers ou de fret. La fin de vie de cette flotte n'est pas prévue avant 2030. Toutefois, la mise à hauteur du système de navigation par satellite imposée par les normes du « ciel unique européen » et prévue au marché de maintenance, est engagée ; - 3 avions légers Beechcraft King Air 200, utilisés pour l'aide au commandement et la coordination des moyens aériens sur feux de forêts et le transport de passagers. Le constructeur n'a pas fixé de limite de mise en œuvre pour ces appareils. Néanmoins, une rénovation avionique a été engagée afin de renforcer sa fiabilité et répondre aux exigences réglementaires liées à la mise en place du « ciel unique européen ». De plus, ces avions seront équipés d'une optronique moderne destinés à renforcer les capacités d'investigation et donc mieux informer les autorités pour décider de l'engagement des moyens. Au titre des modernisations pour l'ensemble de la flotte, l'intégration de la capacité de communication radio ANTARES est engagée. Le marché, conduit par la DGA, devrait être attribué en fin d'année 2017. L'engagement initial prévoit de réaliser les prototypes sur les 4 types avions pendant la maintenance hivernale 2017-2018, la phase série étant planifiée post saison feu 2018.

Type	Qté	Vieillessement moyen	Observations
CL-415	12	20 ans et 4 mois	1er appareil livré en 1994, dernier appareil livré le 15/05/2007
Tracker	9	60 ans et 1 mois	Limite de vie à 25 000 heures de vol et certificat de type maintenu jusqu'à l'horizon 2022
Dash 8	2	16 ans et 8 mois	1er appareil livré le 09/07/2005 et second livré le 27/03/2006
Beechcraft King Air 200	3	32 ans et 1 mois	1er appareil livré le 18/03/1991 et dernier livré le 25/07/2001

En ce qui concerne la disponibilité des appareils, chaque type d'aéronef relève d'un plan d'entretien et de maintenance spécifique mais dans lequel le schéma général de maintenance lourde en base est à peu près le même, exécuté sous la forme de visites périodiques (VP), de visites annuelles (VA), de checks (C), de visites plus légères ainsi que de dépannages. Le maintien en condition opérationnelle (MCO) des 26 avions de la sécurité civile est totalement externalisé depuis 1997 (a contrario de la maintenance de la flotte d'hélicoptères EC 145 qui est effectuée en régie au sein du groupement d'hélicoptères de la sécurité civile à Nîmes). A titre indicatif, le tableau ci-dessous indique le temps d'indisponibilité moyen que représentent les opérations de maintenance programmée :

